ABSATZWEGE UND ABSATZGEBIETE DES SAARKOHLEN-HANDELS.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER

STAATSWISSENSCHAFTLICHEN DOKTORWÜRDE,

VORGELEGT DER

HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER

ALBERT-LUDWIGS-UNIVERSITÄT
ZU FREIBURG IM BREISGAU

VON

FRITZ WEIMANN
AUS NEUNKIRCHEN BEI SAARBRÜCKEN.

CASSEL 1913.
BUCHDRUCKEREI H. SIEBERT, CASSEL.

ABSATZWEGE UND ABSATZGEBIETE DES SAARKOHLEN-HANDELS.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER

STAATSWISSENSCHAFTLICHEN DOKTORWÜRDE,

VORGELEGT DER

HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER

ALBERT-LUDWIGS-UNIVERSITÄT
ZU FREIBURG IM BREISGAU

ACAD.
LUDOVIC.
BIBL.

VON

FRITZ WEIMANN
AUS NEUNKIRCHEN BEI SAARBRÜCKEN.

CASSEL 1913.
BUCHDRUCKEREI H. SIEBERT, CASSEL.

Dekan:
HERR PROF. DR. MERKEL.

Referent:
HERR PROF. DR. DIEHL.

MEINEN LIEBEN ELTERN!

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort 1

Einleitung: Rückblick auf die Entwicklung der Produktion und des Absatzes der Saarbrücker Steinkohlengruben bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts 3

I. Teil: Die Absatzwege des Saarkohlenhandels 15
a) Der Eisenbahnabsatz 15
b) Der Wasserabsatz 34
c) Der Landabsatz 62

II. Teil: Die Absatzgebiete des Saarkohlenhandels . . . 68
a) Der Inlandsabsatz 75
b) Der Auslandsabsatz 94

Schlußwort: Einiges zur Frage der Rentabilität der Saarbrücker Steinkohlengruben 101

Vorwort.

Wie kaum ein anderes bietet unser industriell- gewerbliches Gebiet eine stets wechselnde Fülle von Einzelerscheinungen, deren Erforschung einer ausgedehnten und ununterbrochenen Pflege bedarf. Diese Erkenntnis war für mich maßgebend, als ich mich an eine Untersuchung der Absatzverhältnisse des Saarkohlenbergbaues und speziell der Absatzwege und Absatzgebiete des Saarkohlenhandels begab. Bisher sind neben einigen kleineren Aufsätzen meist feuilletonistischer Art zwei nennenswerte Abhandlungen über die Absatzverhältnisse der Steinkohlengruben an der Saar geschrieben worden, die sich jedoch in der losen Aneinanderreihung der Tatsachen genügen und insbesondere die volkswirtschaftliche und wirtschaftspolitische Betrachtungsweise unangewendet lassen. Gemeint sind die Arbeiten der Bergräte Jordan und Zörner; ersterer behandelt die Zeit von etwa der Mitte des vorigen Jahrhunderts bis zum Jahre 1884, Zörner führt das Werkchen bis zum Jahre 1903 fort.

Wenn ich soeben gesagt habe, daß ich mich in Sonderheit mit den Absatzwegen und Absatzgebieten des Saarkohlenhandels befassen will, so ist dabei das Wort Saarkohlenhandel in seinem weitesten Sinne zu begreifen; es soll darunter die gesamte Verkaufstätigkeit der Königlichen Bergwerksdirektion zu Saarbrücken bezw. des für den einheitlichen Verkauf der Produkte errichteten Handelsbureaus verstanden sein, und nicht bloß die Entwicklung und Ausgestaltung des gewerbsmäßigen Kohlenhandels. Es wäre dies letztere eine nicht lohnende Arbeit, da die Bergwerksdirektion den größten Teil ihrer Kohlen unmittelbar an Selbstverbraucher abgibt, sodaß die Mengen, welche der gewerbsmäßige Kohlenhandel bezieht, einschließlich der zu Hausbrandzwecken abgegebenen Mengen dadurch auf wenig mehr als 21% des Gesamtabsatzes heruntergegangen sind.

Gestützt auf ein umfangreiches wirtschaftshistorisches Tatsachenmaterial, habe ich es in der vorliegenden Schrift an wirtschaftspolitischen Ausblicken nicht fehlen lassen. Dabei sind

die Anregungen, welche mir seitens des Syndikus der Handelskammer Saarbrücken, Herrn Dr. Alexander Tille, sowie meines Freiburger Lehrers, des Herrn Professor Dr. Diehl, zuteil geworden sind, gern von mir aufgegriffen und verwertet worden. Den Dank für jene Anregungen möchte ich an dieser Stelle zum Ausdruck bringen.

Freiburg i. B., im Oktober 1911.

Der Verfasser.

Einleitung.

Rückblick auf die Entwicklung der Produktion und des Absatzes der Saarbrücker Steinkohlengruben bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts.

Verhältnismäßig spät hat die Steinkohle im Saargebiet besondere Beachtung gefunden. Wohl wird bereits 1429 urkundlich in dem „Neumünsterer Schöffenweistum“ ihrer Erwähnung getan,*) allein bei dem großen Holzreichtum der Gegend hat man wie ähnlich auch in anderen Gebieten, namentlich in England, dem schwarzen Mineral zunächst nur wenig Bedeutung beigemessen. „Die Gräbereien der damaligen Zeit fanden ausschließlich am Ausgehenden der Flöze statt;“**) von einem eigentlichen Bergbau war nirgends die Rede. Nachdem aber als Folge der im Saargebiet in großem Umfang betriebenen Holzflößerei und des Holzbedarfes der Eisenhütten die Waldbestände stark gelichtet waren, wandte sich das allemeine Interesse mehr und mehr der Steinkohle zu. Demgemäß wurde in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts jene regellose Gräberei durch einen mehr oder minder kunstgerechten Abbau der Flöze abgelöst. Gleichwohl bewegte sich auch um diese Zeit noch die Produktion in den bescheidensten Grenzen; beispielsweise betrug die gesamte Förderung der Saarbrücker Gruben in den Jahren 1744 bis 1749 durchschnittlich jährlich nur gegen 3600 Tonnen, das sind etwa vier Fünftel der arbeitstäglichen Produktion allein der Grube Gerhard im Jahre 1908.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der Gedanke, zu Zwecken des Absatzes der Steinkohle die natürliche Wasserstraße der Saar zu benützen, sofort um die Zeit, als die ersten nennenswerten Mengen gefördert wurden, ventiliert worden ist. Es war dies die Zeit um das Ende des 16. Jahrhunderts.***) Zwar liegen Urkunden, die sich direkt über diese Frage auslassen,

*) Haßlacher, Geschichtliche Entwicklung des Steinkohlenbergbaues im Saargebiete, Teil II aus „Der Steinkohlenbergbau des Preußischen Staates in der Umgebung von Saarbrücken“, Berlin 1884, S. 8.

**) Mitteilungen über den Steinkohlenbergbau des Preußischen Staates in der Umgebung von Saarbrücken, Saarbrücken 1909, S. 1.

***) Tille, Zur Geschichte der Saarflößerei und Saarschiffahrt, Saarbrücken 1907, S. 12 ff.

nicht vor, doch finden sich in einer für Sulzbach im Jahre 1586 erlassenen Kohlenordnung Bestimmungen, die den Absatz für den Fall regeln, „wo ein Kauffmann zu schiff oder wagen zu Sultzbach ankommen". Dieser letztere Passus ist zweifellos aus einer anderen Kohlenordnung mitübernommen worden, da Sulzbach selbst ungefähr zehn Kilometer abseits der Saar liegt, jedenfalls aber zeigt er, daß man sich um diese Zeit bereits des Wasserlaufes der Saar zu Kohlenversendungen bedient hat. Damals entstand auch in Malstatt der sogen. Kohlrech; ursprünglich eine Zollstätte für den Steinkohlenabsatz auf dem Wasserweg, ist er im weiteren Verlauf der Entwicklung zur Kohlwage d. h. zum Stapelplatz für diejenigen Dudweiler und Sulzbacher Kohlen ausgebaut worden, die für den Wasserversand bestimmt waren.

Die ersten Kohlenverschiffungen erstreckten sich bis in die Gegend von Saarlouis, gingen also saarabwärts. Demgegenüber bot bei dem noch gänzlich unregulierten Wasserlauf die Verfrachtung nach oberhalb Malstatt gelegenen Plätzen ziemliche Schwierigkeiten, weshalb das Bestreben der damaligen Landesherren auf eine Korrektur des oberen Saarlaufes gerichtet war. Darüber hinaus hat man schon frühzeitig sich mit dem Plan einer Wasserverbindung der Saarstädte mit Straßburg beschäftigt. Erstmalig tauchte das Projekt während der Regierungszeit des Grafen Philipp III. von Nassau-Saarbrücken auf, und zwar ging die Anregung im Jahre 1591 von Georg Johann I., Pfalzgrafen zu Veldenz und Lützelstein aus, der die Saar durch einen Kanal mit der Zorn verbunden sehen wollte. Heinrich Pfannenschmid gibt in seinem 1881 erschienenen Büchlein „Über das Alter der Flößerei im Gebiet des oberen Rheines mit besonderer Beziehung auf die Saar und ihre Nachbarflüsse"*) eine anschauliche Schilderung des Planes und der zahlreichen Verhandlungen zwischen den Interessenten; es würde zu weit führen, auf all dies hier näher einzugehen. Für unsere Zwecke dürfte es genügen, wenn wir erwähnen, daß der für die damalige Zeit groß angelegte Plan sich nicht verwirklicht hat. Der Tod des Pfalzgrafen Georg Johann hat die Bestrebungen, die Saar fast bis in ihr Quellgebiet hinauf schiffbar zu machen, nicht zur Tatsache werden lassen.

Ein zweites Projekt hinsichtlich der Schiffbarmachung der Saar ließ nicht lange auf sich warten; es unterschied sich allerdings insofern wesentlich von dem ersten Plan, als es sich mit dem Unterlauf der Saar befaßte, soweit sie das Lothringische „Deutsche Amt" und die Nassau-Saarbrücker Lande durchfloß. Über die Ergebnisse der hierbei gepflogenen Verhandlungen fehlen nähere Angaben. Höchst zweifelhaft ist es, ob auch nur eine Reinigung des Flußbettes vorgenommen worden ist.**)

*) Pfannenschmid, Über das Alter der Flößerei im Gebiet des oberen Rheines mit besonderer Beziehung auf die Saar und ihre Nachbarflüsse, Colmar 1881, S. 7 ff.

**) Tille, Saarflößerei usw. S. 18.

Wie schon erwähnt, begann in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts mit der Abnahme des Holzreichtums des Saargebietes und dem dadurch steigenden Gebrauchswert der Kohle eine eigentliche bergmännische Gewinnung durch Tagesstrecken und Stollen.*) Im Zusammenhang mit diesen technischen Betriebsverbesserungen standen die Bestrebungen hinsichtlich der Erweiterung der Gebrauchszwecke und der Absatzgebiete der gewonnenen Kohle. Nicht nur, daß unter dem Fürsten Wilhelm Heinrich von Nassau-Saarbrücken (1740—68) im Inland eine allgemeinere Verwendung der Kohle zu Hausbrandzwecken erzielt und ihre Einführung in den verschiedensten, teilweise erst neu ins Leben gerufenen Industriezweigen, wie in der Eisengiesserei, den Hammerwerken, Glashütten, Kalköfen und Rußhütten in die Wege geleitet wurde, bahnte sich auch der Absatz in das benachbarte Ausland einen weiteren Weg. 1754 wurde an der Kohlwage bei Saarbrücken-Malstatt ein förmliches Magazin angelegt, dem ausgangs der sechziger Jahre ein weiteres in Louisental angegliedert wurde, ein Zeichen, daß, wie Wenderoth in seinem Buch „Die Kohlwage“**) über die Zeit um die Mitte des 18. Jahrhunderts sagt, „der Schiffsverkehr auf der erst abwärts von Saarbrücken schiffbaren Saar in jener Zeit nach Lage der Verhältnisse durchaus nicht unbedeutend war. Trotzdem er nur vier, höchstens fünf Monate im Jahr auszunutzen war, konnten doch bei günstigem Wasserstand große Schiffe 1500 bis 1600 Zentner (75 bis 80 Tonnen), mittlere 700 bis 800 Zentner (35 bis 40 Tonnen) laden.“ Und Friedrich Köllner berichtet: ***) „1760 sah man bereits manche Tag 15 bis 20 und mehr Schiffe in der Saar stehen, die mancherlei brachten, und die Rückfracht bestund immer in Steinkohlen.“

Der Kohlenabsatz erstreckte sich gegen Ende der Regierung des Fürsten Wilhelm Heinrich einerseits tief in das lothringische und französische Gebiet hinein, anderseits nach dem Elsaß und der Pfalz bis zum Rhein hin und selbst über diesen hinaus bis nach Frankfurt am Main und Hanau. Mit geringeren Mengen Saarkohle wurden auch, um dies beiläufig zu erwähnen, die zu Tal gehenden Flößzüge von Alters her verfrachtet, ein Brauch, der sich bis ins 19. Jahrhundert hinein erhalten hat.†)

Bei alledem hat es die fürstliche Verwaltung verstanden, den Vorteil des billigen Wasserweges in richtiger Weise für sich auszunutzen, wie sie überhaupt eine keineswegs ungeschickte Unternehmertätigkeit zu entfalten gewußt hat. Letztere soll im

*) Haßlacher, Geschichtliche Entwicklung usw. S. 36.

**) Wenderoth, Die „Kohlwage“ bei Saarbrücken. Ein Beitrag zur Geschichte des Saarbrücker Steinkohlenbergbaues. Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen, Band 38, Berlin 1890, S. 30.

***) Köllner, Etwas zum Zeit-Vertreib der Winter-Abenden. Handschriftlich, Saarbrücken 1800—1805, S. 99.

†) Tille, Saarflößerei usw. S. 11.

Zusammenhang mit den bergrechtlichen Verhältnissen einer kurzen Betrachtung unterzogen werden.

Kraft ihres Regalitätsrechtes haben sich die früheren Landesherren an der Saar die Steinkohle unter Ausschließung der allgemeinen Bergbaufreiheit vorbehalten und seit der Mitte des 18. Jahrhunderts die Gewinnung der Kohle in eigene Hand genommen. Dieser Übernahme des effektiv bestehenden Bergbaues folgte im Jahre 1744 die allgemeine landesherrliche „Reservation" der Steinkohle für den ganzen Umfang der Nassau-Saarbrücker Lande, womit grundsätzlich das ausschließliche Recht des Fürsten auf die Kohle für alle Zeiten festgestellt war. Hier liegen die Grundtatsachen dafür, daß der Steinkohlenbergbau an der Saar sich heute der Hauptsache nach in staatlichem Besitz befindet.

Fürst Wilhelm Heinrich, der die eben genannte Reservation ausgesprochen hat, war wie sein Nachfolger Fürst Ludwig (1768—94) in allen seinen Maßnahmen von merkantilistischen Anschauungen beherrscht. Abgesehen davon, daß im Wege der Verordnung jegliche Einfuhr fremder Kohle bei Strafe verboten war, sind in Bezug auf die Gestaltung des Absatzes der Saargruben merkantilistische Ideen insofern zur Verwirklichung gekommen, als der Kohlenvertrieb im wesentlichen monopolistisch geregelt worden ist. Verträge wurden mit einzelnen Kaufleuten abgeschlossen, wonach diesen der ausschließliche Vertrieb der Saarkohle nach bestimmt abgegrenzten Gebieten übertragen wurde. Beispielsweise lag in den achtziger Jahren die Ausfuhr nach Frankreich lediglich in den Händen der französischen Gesellschaft Le Clerc, Joly & Co., die zugleich auch den Kohlenbedarf der „von Saarbrücken der Saar hinaufliegenden Teutschen Orte" versah.*) Hin und wieder scheinen höhere fürstliche Beamte zur Förderung des Kohlenabsatzes Reisen unternommen und dabei Kohlenverkäufe abgeschlossen zu haben. Alledem zufolge nahm der Kohlenabsatz in der letzten fürstlichen Zeit einen erheblichen Aufschwung, indem er von 14698 Fudern (22047 Tonnen) im Jahre 1779 auf 29610 Fuder (44415 Tonnen) im Jahre 1791 stieg, sich also in zwölf Jahren stark verdoppelte. Ein Hauptanteil an diesem Aufschwung entfällt auf den Absatz nach Frankreich, der sowohl zu Lande wie auch zu Wasser in beachtenswertem Umfang sich entwickelte. Da man französischerseits dem Saarkohlenbezug ein großes Interesse beimaß, begann man sich seit 1772 mit der Schiffahrt auf der Saar eifrig zu beschäftigen, indem man u. a. zu Wasserbauten 130000 Francs verwandte. Es war dies auch dringend nötig, da bei einem zeitweiligen Wasserstand bis zu 30 und selbst 10 Centimetern herab von einer regulären Schiffahrt nicht die Rede sein konnte.

*) Die folgenden Darlegungen stützen sich in der Hauptsache auf Haßlacher, Geschichtliche Entwicklung usw. S. 52 ff. Es unterbleibt daher nach dieser Richtung von jetzt ab die Quellenangabe.

Welche Besserungen jedoch erreicht wurden, darüber fehlen nähere Aufzeichnungen.

Um noch ein Wort über die Gestaltung des Absatzes nach den benachbarten deutschen Staaten zu sagen, sei bemerkt, daß, während bis zum Jahre 1789 der Kohlenhandel jedermann frei stand, derselbe nunmehr als ausschließliches Vorrecht an zwei Gesellschaften übertragen wurde, und zwar der Handel zu Wasser an die Kaufleute Heinrich Karcher in Saarbrücken und Gebrüder Böcking in Koblenz, derjenige zu Land an den Kommerzienrat Röchling zu Saarbrücken. Aus den diesbezüglichen Verträgen geht u. a. hervor, daß zum weiteren Vertrieb der saar- und moselabwärts fahrenden Kohlen „Saarbrückische Kohlenmagazine" an der Mosel, am Rhein, an der Lahn und am Main angelegt waren.

Auf Grund der im Vorhergehenden erwähnten Verträge hat sich in der letzten fürstlichen Zeit die Verteilung der geförderten Kohlenmengen so gestaltet, daß beispielsweise im Jahre 1790 40 % nach den benachbarten deutschen Staaten und 18 % nach Frankreich gingen, während der inländische Verbrauch nur 42 % des Gesamtabsatzes beanspruchte, und dies, obwohl die Staatsverwaltung den im Saarrevier bestehenden industriellen Werken besondere Vergünstigungen für den Bezug von Steinkohlen gewährte.

Es erscheint, um mit diesem Abschnitt der Entwicklung zu Ende zu kommen, zweckmäßig, noch einmal hervorzuheben, daß in den soeben skizzierten Maßnahmen hinsichtlich der Produktion und des Absatzes deutliche Kennzeichen der merkantilistischen Wirtschaftspolitik zu Tage treten, ein Umstand, der in der vorhandenen Literatur über das Saargebiet merkwürdigerweise noch mit keiner Silbe gestreift worden ist. Und doch muß für den Wirtschaftshistoriker diese Feststellung interessant sein, da sie zeigt, wie die merkantilistische Wirtschaftspolitik der neuen Territorialstaaten bis hinab zu einem Fürstentum Nassau-Saarbrücken vorbildlich geworden ist und ihre Ideen sich bis in die kleinsten wirtschaftlichen Organismen durchgesetzt haben. Unter diesem Gesichtswinkel ist auch jener fürstliche Regierungserlaß vom Jahre 1786 zu beurteilen, der den einheimischen Bergarbeitern aufs strengste verbot, sich außer Landes zum Schürfen auf Steinkohlen anwerben zu lassen oder auf ausländischen Kohlengruben zu arbeiten.

Mit der Vertreibung des Fürsten Ludwig und der Besitzergreifung seines Gebietes durch die Franzosen im Mai 1795 setzt eine neue Phase der Entwicklung ein. Infolge der fortdauernden Kriegsunruhen gingen Förderung und Absatz der Saargruben, die anfänglich für Rechnung der Republik betrieben wurden, erheblich zurück. Nachdem aber im Jahre 1797 einer Pariser Firma, der Compagnie Equer, die zehn Kohlenzechen des Saarbeckens in Pacht gegeben worden waren, wurden die Produktions- und Absatzziffern der 80er Jahre in kurzem wieder

erreicht, ja sogar beträchtlich überholt.*) Ob dabei ein gewisser Raubbau getrieben wurde, oder ob es sich nur um einen rationelleren Abbau handelte, darüber fehlen die Aufzeichnungen in den in Betracht kommenden Unterlagen. Mit dem Ablauf des Pachtvertrages am 1. Januar 1808 gelangten die Saargruben, mit Ausnahme der Grube Großwald, die 1807 an die Salines de l'Est übergegangen war, in den Betrieb und die Verwaltung des französischen Staates zurück. Haßlacher berichtet in diesem Zusammenhang, es scheine die feste Absicht der französischen Regierung gewesen zu sein, die Gruben über kurz oder lang zugunsten des Staatsschatzes zu veräußern, nur der beginnende russische Krieg und die sich anschließenden Kriege mit den verbündeten Mächten hätten die endgültige Ausführung des Planes der Veräußerung verhindert. So unbedeutend dieser Hinweis an sich ist, kommt ihm doch vom wirtschaftshistorischen Standpunkt aus insofern ein gewisses Interesse zu, als in der beabsichtigten, aber nicht zur Ausführung gelangten Veräußerung des staatlichen Bergbaues eine Reaktion gegen den Merkantilismus in die Erscheinung tritt. Die Worte „zugunsten des Staatsschatzes" deuten darauf hin, daß es sich hier um einen Ausfluß der um die Jahrhundertwende aufgekommenen liberal-individualistischen Staatsauffassung handelt, die sich an den Namen Adam Smith anlehnt und durch das Bestreben charakterisiert, die Einnahmen aus dem Verkauf von Staatseigentum an Domänen, Forsten, Bergwerken, industriellen Unternehmungen usw. zur Tilgung der Staatsschulden und zur Ansammlung eines Staatsschatzes zu verwenden. Insbesondere ist es ein Zug der französischen Verwaltung nach der Revolution, das Staatsvermögen zu realisieren; er kommt, um an die letzte Fußnote anzuknüpfen, in der tatsächlich erfolgten Veräußerung des Neunkircher Eisenwerkes durch den französischen Staat an das Haus Stumm zum Ausdruck.

Der Umstand, daß mit der Abtretung des gesamten linken Rheinufers an Frankreich im Frieden zu Lunéville 1801 eine Reihe von Zollschranken in Fortfall kam, hat auf der einen Seite die Absatzverhältnisse dieser Epoche günstig beeinflußt, auf der anderen Seite taten, wie erwähnt, die steten Kriegsunruhen der Entwicklung mannigfachen Eintrag. Hinsichtlich des Landabsatzes, der immer noch die größten Mengen auf sich vereinigte, waren die hauptsächlichsten Verbrauchsgebiete, abgesehen von dem engeren Umkreis der Gruben, die übrigen Teile des Saar- und Mosel-Departements, die Pfalz, Unter-Elsaß und Lothringen, wogegen zu Wasser auf Saar und Mosel der

*) Dieselbe Pariser Gesellschaft übernahm 1797 gegen eine Jahrespacht von 13500 Frs. auf neun Jahre auch sämtliche Nassau-Saarbrücker Eisenhütten, darunter das Neunkircher Eisenwerk, welches nach Ablauf der Pacht im Jahre 1806 von den Brüdern Stumm zu Eigentum erworben wurde. Vergl. die Festschrift „Hundert Jahre Neunkircher Eisenwerk unter der Firma Gebrüder Stumm," Saarbrücken 1906, S. 2 u. 3.

Bedarf des Mosel-Departements und des Departements des forêts (Luxemburg), auf Mosel und Rhein derjenige des Departements Rhin et Moselle und sogar des Aachener Bezirkes gedeckt wurde, allerdings nicht ohne daß die Saarkohle dabei in Wettbewerb mit der Ruhr- und Aachener Kohle trat. Erwähnenswert ist auch, daß in dieser Zeit die Kohlenschiffahrt auf der oberen Saar dadurch eine Bereicherung erfuhr, daß Napoleon 1808 die 19 Kilometer lange Strecke Saarbrücken—Saargemünd kanalisieren ließ.*) Insgesamt wurden im Jahre 1808 von den unter französischer Staatsverwaltung stehenden Saargruben etwa 46000 Fuder d. i. 69000 Tonnen Kohle abgesetzt, wovon nur etwa ein Fünftel im engeren Inland verblieb. Der geringe inländische Kohlenverbrauch erklärt sich daraus, daß man es um diese Zeit noch nicht verstanden hat, Steinkohle zum Schmelzen des Eisens zu verwenden. Noch immer bediente man sich dazu der Holzkohle, und zwar deshalb, weil „im Brennstoff der Steinkohle regelmäßig mineralische Bestandteile vorhanden sind, die, wie vor allem Schwefel, das Eisen verunreinigen und damit in der Qualität stark mindern, während die Holzkohle einen von Natur reinen vegetabilen Brennstoff darstellt".**) Demgemäß ist auch die Entstehung der älteren Eisenindustrie an der Saar nicht, wie man auf den ersten Blick anzunehmen geneigt ist, auf den Steinkohlenreichtum des Saargebietes zurückzuführen, maßgebend ist vielmehr lediglich der Holzreichtum der Gegend in Verbindung mit dem Vorkommen des Eisensteines (Spateisenstein und Roteisenstein) gewesen. Erst von dem Zeitpunkte ab erlangte der Saarkohlenbergbau für die benachbarten Eisenhütten eine hohe Bedeutung, als es gelang, bei der Roheisenfabrikation die Verunreinigung in ausreichendem Maße dadurch zu vermindern, daß man statt Steinkohle Koks im Hochofen verbrannte. Zwar sind die ersten hierher gehörigen Versuche bereits 1765 seitens der Saarindustrie angestellt worden, doch waren sie nicht von nachhaltigem Erfolg. Man mußte im wesentlichen beim Holzkohleneisen bleiben und konnte höchstens Koks mit Holzkohlen vermischen. Technisch erfolgreicher war man im benachbarten Lothringen. Dort konnte Wendel im Jahre 1825 den ersten Kokshochofen auf französischem Boden anblasen, indessen waren die aus dem Saargebiet bezogenen Koks hinsichtlich ihrer Qualität nicht einwandfrei, und man blieb daher beim gemischten Betrieb. In dem Maße aber, wie bei dem abnehmenden Waldreichtum die Holzkohle in Lothringen und dem Saarrevier sich verteuerte, traten schließlich die Koks gegenüber der Holzkohle in den Vordergrund. Immerhin gelangte der reine Kokshochofen erst von dem Zeitpunkt ab zur Einführung, als es die neueren Verkehrsmittel

*) Hagen, Die Kanalisierung der oberen Saar. — Zeitschrift für Bauwesen, 1866, S. 33, 185.

**) Schumacher, Die westdeutsche Eisenindustrie und die Moselkanalisierung. Schmollers Jahrbuch 1909, S. 1288.

erlaubten, belgische und insbesondere Ruhrkoks im Saarhochofen mit Saarkoks vermischt zu verbrennen.*)

Einen der wichtigsten Kunden des Saarkohlenbergbaues repräsentiert um die damalige Zeit die Metallindustrie der weiteren Umgebung. Zunächst waren es die Metallhütten an der Lahn und am Rhein, welche ihre Brennstoffe durch die bereits genannten Kaufleute Karcher, Röchling und Böcking aus dem Saargebiet bezogen. Ähnlich feuerten die Quecksilberhütten in der Pfalz ihre Retortenöfen mit Saarbrücker Steinkohle. Um die Jahrhundertwende fand eine regelmäßige Versorgung verschiedener Lothringer Salinen und elsässischer Steingutfabriken mit Saarkohle statt. Von den lothringischen Eisenhütten verwandten zuerst die Werke von Homburg an der Rossel und Ottange Saarkohlen bei ihren Produktionsprozessen, ebenso von 1804 ab das Rasselsteiner Eisenwerk bei Neuwied. Erwähnenswert ist auch, daß die Bleihütten am Bleiberge in der Eifel im Jahre 1807 zum Verbrauch von Saarkoks übergingen, die sie auf dem Wasserweg nach Bonn bezogen, von dort aus aber noch 8—9 Stunden weit per Achse an den Konsumtionsort zu transportieren hatten.

Neben diesen zu industriellen Zwecken abgegebenen Mengen spielte der Handel mit Hausbrandkohle eine nicht unbedeutende Rolle, ebenso wie die Saarkohle im Kleingewerbe zu Anfang des 19. Jahrhunderts einen stetig steigenden Eingang fand.

Eine beachtenswerte Tatsache resultiert aus dieser gedrängten Übersicht, die Tatsache nämlich, daß trotz der durchaus unzureichenden Verkehrsmittel das damalige Absatzgebiet der Saarkohle, namentlich nach Norden und Osten hin, dem heutigen Absatzgebiet des Saarfiskus hinsichtlich seiner Ausdehnung nur wenig nachgestanden hat. Die Saarbrücker Bergwerkserzeugnisse gingen, wie Friedrich Köllner berichtet,**) „die Saar hinunter in die Mosel und in den Rhein bis nach Cöln, die Mosel hinauf bis nach Metz und den Rhein hinauf bis Mainz und Mannheim, sogar den Neckar hinauf. Eine Gesellschaft, die wieder in Verbindung mit größeren Geschäften am Rhein steht, hat den Betrieb zu Wasser in der Hand, — gemeint ist zweifellos die Gesellschaft Karcher-Böcking — doch soll die Saarkohle dabei benachteiligt sein, da die dortigen Unternehmer die Ruhrkohle begünstigen. Die Braschen (Koks) von Sulzbach gehen alle außer Landes, nach Neuwied und den Eisenhütten in Nassau. In unserer Gegend schätzt man sie nicht sehr: sonst hätte man sie seit ihrer Erfindung bei uns angewandt."

Nachdem Frankreich im ersten Pariser Frieden von 1814 einen Teil der Saarbrücker Gruben hatte abtreten müssen,

*) Vergl. auch Schumacher, Die westdeutsche Eisenindustrie usw. S. 1290 ff.

**) Köllner, Handel und Schiffahrt zu Anfang des (19.) Jahrhunderts in Saarbrücken. — Mitteilungen des historischen Vereins für die Saargegend, Heft 8 (1901), S. 151.

erfolgte im Jahre 1815 im zweiten Pariser Frieden die Loslösung des ganzen bis dahin bebauten Saarkohlenbeckens von Frankreich. Die im Anschluß daran erfolgende Neuregelung der landesherrlichen Verhältnisse sprach die Mehrzahl der Saargruben der Krone Preußen zu; nur einige kleine Kohlenfelder gingen an Bayern über. Gleich von vornherein hat die preußische Verwaltung ihr Augenmerk auf die Hebung des übernommenen Bergbaues gerichtet und zur Förderung des Absatzes einerseits die bestehenden Landstraßen ausgebaut, anderseits neue Abfuhrwege geschaffen. Um auch dem Wasserversand eine breitere Grundlage zu geben, wurden die Niederlagen zu Kohlwage und Louisenthal weiter ausgedehnt und mit leistungsfähigeren Verladeeinrichtungen versehen. Im weiteren Verlauf der Entwicklung traten neue Verladestellen in Gersweiler, Clarenthal und schließlich 1839 in Ensdorf hinzu. Endlich wurden mit einer Reihe von Geschäftshäusern des In- und Auslandes, insbesondere an der Saar und Mosel, in Elsaß-Lothringen und dem übrigen Frankreich Geschäftsverbindungen angeknüpft und Kohlenlieferungsverträge abgeschlossen.

Man sieht, das Prinzip der monopolistischen Regelung des Kohlenabsatzes war verlassen und durch eine vom Geist des Smithianismus getragene liberale Wirtschaftspolitik abgelöst, d. i. durch eine Politik, die der freien Konkurrenz der sich selbst überlassenen Individuen vollen Spielraum ließ.

Kein Wunder, daß auf diese Weise der Absatz einen raschen Aufschwung nahm und innerhalb eines Dezenniums, also bis zum Jahre 1824, sich ungefähr verdreifachte. Zu Anfang der 20er Jahre wurde in dem Eisenwerk zu Hayingen ein Abnehmer größerer Kohlen- und Koksmengen gewonnen, ebenso gelang es, von 1825 ab dauernd Dudweiler Kohlen nach Mülhausen i. Els. zu verschicken.

Allgemein bewegt sich die Entwicklung der Produktions- und Absatzverhältnisse bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts in einer ununterbrochen aufsteigenden Linie und wird veranschaulicht durch folgende Zahlen, die die Förderung sämtlicher Gruben des preußischen Staates in der Umgebung von Saarbrücken darstellen*):

1820	101 337	Tonnen
1825	142 904	„
1830	199 962	„
1835	207 260	„
1840	382 453	„
1845	528 051	„
1850	593 856	„

*) Vergl. die Mitteilungen über den Steinkohlenbergbau des preußischen Staates usw., S. 5.

Auch die wenigen, nicht im Besitz des preußischen Staates befindlichen Zechen des Saarkohlenbeckens, namentlich Hostenbach und St. Ingbert, sind in dieser Epoche kräftig vorwärtsgeschritten, und ihr Wettbewerb hat sich auf den einzelnen Absatzmärkten zeitweilig recht fühlbar gemacht.

Es ist hier der Platz, eines Projektes Erwähnung zu tun, das für die damalige Zeit einen großzügigen Charakter trägt und beweist, wie sehr man sich bemüht hat, dem Absatz der einzelnen Gruben durch den Bau eines neuen, allerdings recht ungewöhnlichen Verkehrsweges eine gewisse Erleichterung zu schaffen. Es handelt sich dabei um den sogenannten tiefen Saarstollen vom Sulzbachtal nach der Saar hin. Im Jahre 1832 in St. Johann an der Saar angehauen, sollte er nicht nur der Abfuhr der Grubenwässer dienen, sondern zugleich eine unmittelbare unterirdische Kohlenförderung ermöglichen. Tille schreibt darüber*): „Man dachte an eine Bootsförderung, plante die Ausschachtung eines großen Wasserbeckens vor dem Stollenmundloch, welches die Grubenwässer aufnehmen, Raum für dreißig bis vierzig Schiffe von zwölf Fuß Breite bieten und durch Schleusen mit der Saar verbunden werden sollte, sodaß die beladenen Kähne unmittelbar in die Saar und weiter zur Mosel und zum Rhein gelangen könnten."

In Aktion ist der Stollen nicht getreten, die Inbetriebnahme vielmehr durch den um die Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgten Eintritt der Eisenbahn in das Saargebiet überholt worden. Heute dient er nur noch zur Abführung der Grubenwässer nach der Saar.

Nach dieser kurzen Abschweifung sei es im Anschluß an die oben gegebene knappe allgemeine Darlegung der Absatzverhältnisse der Saargruben seit ihrer Besitzergreifung durch die Krone Preußen gestattet, ein paar statistische Angaben zu machen. Betrachtet sollen werden die Jahre 1835, 1840, 1845 und 1850, welche die tatsächliche Entwicklung des ganzen Zeitabschnittes in einigen wenigen Zahlen wiedergeben. In die heutige Gewichtseinheit Tonne umgerechnet, wurden abgesetzt:

im Jahre	auf dem Landwege		auf dem Wasserwege		auf dem Schienenwege	
	Kohlen	Koks	Kohlen	Koks	Kohlen	Koks
1835	151 310	3 587	60 660	500	—	—
1840	284 922	13 938	101 920	319	—	—
1845	343 626	33 043	128 845	1 622	—	—
1850	312 656	64 985	129 179	51	18 762	5 459

*) Tille, Saarflößerei usw., S. 29.

Hinsichtlich der Absatzrichtungen ergibt sich für die nämlichen vier Jahre folgendes Bild*):

Jahr	Inlandsabsatz		Auslandsabsatz		Gesamtabsatz	
	Kohlen	Koks	Kohlen	Koks	Kohlen	Koks
1835	133 406	926	78 564	3 161	211 970	4 087
1840	196 671	3 659	190 171	10 598	386 842	14 257
1845	225 195	10 670	247 276	23 995	472 471	34 665
1850	187 083	20 965	273 514	49 530	460 597	70 495

Um einen Kommentar zu den beiden Tabellen zu geben, fällt zunächst auf, daß die Absatzziffern des Jahres 1850 zum Teil hinter denen von 1845 zurückbleiben. Es hängt dies aber in der Hauptsache mit der politischen Konstellation der 48er Zeit zusammen. Weiterhin ist bei der ersten Tabelle in Betracht zu ziehen, daß die Eisenbahnverfrachtung des Jahres 1850 nur den Absatz der Grube Heinitz umfaßt, indem, wie weiter unten noch näher auszuführen sein wird, der Bahnversand im Saargebiet im Jahre 1850 überhaupt erst begann und sich in diesem Jahre auf die nur wenige Kilometer lange Strecke Heinitz—Neunkirchen beschränkte.

Bei der zweiten Tabelle fällt sofort ins Auge, daß die Kohlenausfuhr, die 1835 noch beträchtlich hinter dem Inlandsabsatze zurückblieb, schon nach weiteren zehn Jahren diesen letzteren erheblich überflügelte, während die Koksausfuhr sich in der ganzen zur Betrachtung stehenden Zeit überhaupt höher als der Inlandsversand stellt. Worauf diese Erscheinung beruht, darüber wird in anderem Zusammenhang noch die Rede sein.

Was aus den beiden Tabellen nicht hervorgeht, ist zunächst die Tatsache, daß von dem Kohlenabsatz zu Wasser durchgängig etwa zwei Drittel auf Louisenthal entfielen; den Rest lieferten die Grube Gersweiler, die Niederlage Kohlwage und seit 1839 Ensdorf an.

Es mag bei dieser Gelegenheit erwähnt werden, daß in den 40er Jahren das Fahrwasser der Saar eine Verbesserung in der Weise erfuhr, daß sich der Wasserspiegel um durchschnittlich 5 bis 6 Zoll hob, ein Umstand, der es ermöglichte, nunmehr mit regelmäßigeren Fahrgelegenheiten und im Zusammenhang damit mit niedrigeren Schiffsfrachten zu rechnen.

Wenn oben gesagt worden ist, daß von den 40er Jahren ab der Absatz nach dem Ausland eine dominierende Stellung einnahm, so beruht dies darauf, daß sich insbesondere um diese Zeit die Ausfuhr nach Frankreich hob. 1843 war der Rhein-Marnekanal eröffnet worden; auf ihn ging von Saarburg in

*) Die Unterlagen zu den beiden Statistiken finden sich bei Haßlacher, Geschichtliche Entwicklung usw. S. 86.

Lothr. aus ein Teil des Saarkohlenexportes über. Als äußerste Verbrauchsgebiete kamen in Frankreich das Ober-Elsaß sowie die Departements der Maas und Haute Marne in Betracht. Über das Ober-Elsaß hinaus drang die Saarkohle in der Schweiz vom Jahre 1836 ab siegreich vor. Erwähnenswert ist auch, daß von 1841 ab die französische Ostbahn die Koks, welche sie zum Betrieb der Strecke Straßburg-Basel benötigte, von der Saar bezog und in der Folge auch regelmäßig Saarkoks zur Heizung der die Strecke Straßburg—Paris befahrenden Lokomotiven verwandte. Die stetig steigenden Exportziffern finden damit ihre Erklärung. Vom kulturhistorischen Standpunkt aus interessant ist, daß die 1835 zwischen Nürnberg und Fürth eröffnete erste deutsche Eisenbahn im Jahre 1836 mit Saarkoks betrieben wurde und in gleicher Weise von 1840 ab die Linien Mannheim-Heidelberg und Frankfurt—Mainz als Saarkoksverbraucher auftraten. Auf dem Mittelrhein bedienten sich eine zeitlang die Dampfschiffe der Saarkohle, und die Gasanstalten von Cöln und Aachen waren bis zum Jahre 1842 Kunden des Saarfiskus. Überhaupt haben es die Saarbrücker Gruben in dieser Epoche verstanden, ihr Absatzgebiet beträchtlich zu erweitern, sogar über den Rhein hinaus.

Fassen wir die im Verlauf dieser knappen Schilderung gewonnenen Ergebnisse zusammen, so können wir sagen, daß die Steinkohlengruben an der Saar bis zur Mitte des 19. Jahrh. in ihrer Gesamtheit noch einen in relativ engen Grenzen sich bewegenden Kleinbetrieb darstellen, dessen Produktion im Jahre 1850 nur etwa ein Zwanzigstel der heutigen Förderung betrug. Erst das folgende Halbjahrhundert als das Zeitalter der Eisenbahnen hat den Aufschwung zum Großbetrieb gebracht. In welcher Weise aber die Absatzwege zu diesem Aufschwung beigetragen haben, und welche Verschiebungen hinsichtlich der Absatzgebiete dabei eingetreten sind, darauf soll nunmehr in breiterer Darstellung eingegangen werden.

I. Teil.

Die Absatzwege des Saarkohlenhandels.

Wie in unserer gesamten Volkswirtschaft um die Mitte des 19. Jahrhunderts mit der Umgestaltung des Verkehrswesens eine Entwicklung einsetzte, wie sie die Geschichte zuvor nicht aufzuweisen hat, so bedeutet im einzelnen das Jahr 1850 für das Saargebiet und seinen Kohlenbergbau einen Wendepunkt von größter Bedeutung. Denn während bis dahin der Absatz der Saargruben sich in der Hauptsache der Landstraßen bedient hatte, von denen die wichtigsten diejenigen von Saarbrücken nach Mannheim, Straßburg, Metz, Trier und Kreuznach waren, und nebenher eine ausgedehnte Kohlenverschiffung auf Saar und Mosel stattgefunden hatte, trat nunmehr die Eisenbahn ins Saargebiet ein, um binnen wenigen Jahren die Führung in der Kohlenverteilung an sich zu reißen. Betrachten wir also zunächst die Eisenbahn als wichtigstes Mittel des Saarkohlenvertriebes.

a) Der Eisenbahnabsatz.

Heinitz, eine der bedeutendsten Saarkohlengruben, darf sich rühmen, im Saargebiet den ältesten Bahnanschluß zu besitzen, und zwar wurde derselbe im September 1850 fertiggestellt in der Weise, daß er die Grube mit der Pfälzischen Ludwigsbahn via Neunkirchen und Bexbach verband. Diesem ersten Bahnanschluß folgte schon im nächsten und übernächsten Jahre die Schienenverbindung der wichtigen Grube Reden sowie der im Sulzbachtale liegenden Bergwerke über Saarbrücken hinaus mit der Linie Nancy—Metz—Forbach der Paris—Straßburger Bahn, der sogen. Französischen Ostbahn*).

Was für uns von besonderer Bedeutung ist, ist die Tatsache, daß unmittelbar nach Fertigstellung der einzelnen Linien die Absatzziffern sprunghaft in die Höhe gingen, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil es jetzt möglich war, Saarkohlen in größerem Umfange nach Gegenden zu senden, deren Kohlenbedarf zuvor in der Hauptsache von anderen Kohlenrevieren gedeckt worden war. Beispielsweise drang die Saarkohle über

*) Haßlacher, Geschichtliche Entwickelung usw. S. 88 ff.

Nancy hinaus einerseits via Saarburg und Straßburg nach Teilen des Ober-Elsaß vor, die bisher lediglich Kohlen aus dem Becken von Blanzy und St. Etienne konsumiert hatten, anderseits nach Toul, Commercy, Bar-le-Duc und dem Departement der Maas und der oberen Marne in den Absatzbereich der nordfranzösischen und belgischen Kohle*). Freilich darf auch das Gegenstück hierzu nicht unbeachtet bleiben. Mit der Monopolstellung der fiskalischen Kohle innerhalb des Saarbeckens und der angrenzenden Gebiete war es von 1850 ab ein für allemal aus. Die Konkurrenz der westfälischen, belgischen und französischen Kohlen hat sich in den natürlichen Absatzgebieten der Saarkohle sogleich bemerkbar gemacht. Von einem klassischen Beispiel darf geredet werden, wenn Haßlacher in den Mitteilungen des Historischen Vereins für die Saargegend berichtet, daß im Spätherbst 1886 eine Sendung von 240 Tonnen Ruhrkohlen zur Eisenbahn in Saarbrücken eingetroffen ist, um von dort zu Schiff nach Frankreich verladen zu werden**).

Zunächst wird es nötig, die einzelnen Entwicklungsphasen im Eisenbahnwesen, soweit es die Absatzverhältnisse der Saargruben tangiert, einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Und zwar sind hier fünf Entwicklungsperioden zu nennen, deren erste bis zum Jahre 1858 läuft. Bis zu diesem Jahre waren die meisten Gruben an das Eisenbahnnetz angeschlossen, u. a. Friedrichsthal, Louisenthal und Griesborn, sowie die wichtigeren Linien zweigleisig ausgebaut. Zugleich mit der Fertigstellung der Bahnanschlüsse stellte sich eine kaum zu befriedigende Nachfrage nach Kohlen ein, namentlich von Frankreich her infolge des guten Ganges seiner Eisenhütten, sowie von Süddeutschland her, dessen Ruhrkohlenbezug unter den ungünstigen Wasserstandsverhältnissen des Rheines zu leiden hatte. Endlich sind in dieser Periode weite Teile der Schweiz als Absatzgebiete gewonnen worden. Nach dem Beispiel der süddeutschen Staaten sind im Jahre 1857 die schweizerischen Eisenbahnen dazu übergegangen, den Holzbrand in ihren Lokomotiven durch Kohle und Koks zu ersetzen. An der Deckung des seitdem bestehenden vermehrten Kohlenbedarfes hat in der ersten Zeit das Saarrevier einen hervorragenden Anteil genommen.

Als eine zweite Periode des Eisenbahnabsatzes der Saargruben lassen sich die Jahre 1859 bis 1870 zusammenfassen. Die Wirkungen der im Jahre 1857 einsetzenden Wirtschaftskrisis haben sich im Saarkohlenabsatz nicht sonderlich bemerkbar gemacht, vielmehr charakterisiert sich diese Periode durch eine

*) Jordan, Die Absatzverhältnisse der Königlichen Saarbrücker Steinkohlengruben in den letzten 30 Jahren. Teil IV des Sammelwerkes „Der Steinkohlenbergbau des Preußischen Staates in der Umgebung von Saarbrücken", Berlin 1884, S. 2.

**) Haßlacher, Literatur über das Industriegebiet an der Saar. Heft 10 der Mitteilungen des Historischen Vereins für die Saargegend, 2. Aufl. Saarbrücken 1910, S. 290.

ruhige Weiterentwicklung der Bergbauverhältnisse, zum Unterschied von der ersten Periode, deren Kriterium, wie gesagt, in einem stoßweisen Anschwellen der Eisenbahnabsatzziffern liegt. Zwar hatte man von der Eröffnung der sogen. Saarbahn, welche Saarbrücken die Saar entlang mit Trier verbindet, sowie der Rhein-Nahebahn, die neben der Pfalzbahn eine zweite Verbindung des Saarbeckens über Kreuznach und Bingerbrück mit dem Rhein herstellte, einen weiteren erheblichen Aufschwung des Saarkohlengeschäftes erwartet, allein die erstgenannte Linie führte durch ein Gebiet, welches auch schon vorher und zwar mit dem Saarboot die benötigten Kohlen von den fiskalischen Gruben bezogen hatte; anderseits traf die Saarkohle in Bingerbrück auf die mit billigen Frachten aus Rheinland-Westfalen heranschwimmenden Bergwerkserzeugnisse, mit denen sie, durch höhere Eisenbahnfrachten verteuert, in einen ziemlich aussichtslosen Wettbewerb trat. Auf der anderen Seite drang der Saarfiskus mit seinen Produkten mittelst der Französischen Ostbahn „über das Gebiet der oberen Marne hinaus nach Epernay und Paris vor, zugleich erschien aber im folgenden Jahre (1861) belgische und französische Kohle in Luxemburg und Lothringen“,*) wo bisher die Saarkohle eine gewisse Monopolstellung innegehabt hatte. In ähnlicher Weise traf die Saarkohle im Nordosten der Schweiz auf die Konkurrenz der von Mannheim kommenden Ruhrkohle.

Eine wesentliche Verschiebung in den Absatzverhältnissen des Saarbergbaues hat sich somit in der kurzen Spanne Zeit von zehn Jahren vollzogen: neue Absatzgebiete wurden den Saarprodukten erschlossen, dafür wurden ihnen andere streitig gemacht oder gar völlig entrissen. Diese Signatur zieht sich durch die ganze folgende Entwicklung hin.

Es bleibt für diese zweite Periode noch zu erwähnen übrig, daß der deutsche Krieg von 1866 im Eisenbahn-Kohlenversand nach den süddeutschen Staaten nur eine geringfügige zweimonatige Störung hervorrief, welche in den folgenden Monaten durch um so stärkere Transporte wettgemacht wurde. Schärfer als die Krisis des Jahres 1857 machten sich die Folgen einer starken Überproduktion im Jahre 1867 bemerkbar; daneben wirkten die Befürchtungen wegen eines Zusammenstoßes Preußens mit dem benachbarten Frankreich lähmend auf die Geschäftstätigkeit ein und ließen auch während der beiden folgenden Jahre einen wirtschaftlichen Aufschwung nicht zu, bis im Herbst des Jahres 1869 und Frühjahr 1870 ein flotterer Geschäftsgang wieder einsetzte. Allerdings nur auf kurze Zeit. Am 15. Juli kam die Kriegserklärung an Frankreich; „am 16. Juli früh morgens wurde die Schienenverbindung an den benachbarten französischen Grenzpunkten aufgerissen und der Eisenbahnbetrieb in der Nähe der Gruben gänzlich eingestellt.“**)

*) Jordan, Absatzverhältnisse usw. S. 2.
**) Jordan, Absatzverhältnisse usw. S. 3.

Nur wenige Wochen früher war der für die Zukunft wichtig werdende Schienenweg Saarbrücken — Saargemünd — Bitsch — Hagenau eröffnet worden, der den bisherigen Weg nach dem Ober-Elsaß über Weißenburg um ein nennenswertes Stück abkürzte.

Es folgt nunmehr eine dritte Periode, welche sich ebenso sehr durch ihre Kürze als durch eine beispiellose Entwicklung des Eisenbahnabsatzes auszeichnet, jener Zeitabschnitt, der auch in dem übrigen deutschen Wirtschaftsgebiet ohnegleichen dasteht, die Zeit der Milliardenzahlung Frankreichs, durch welche die deutschen Regierungen in den Stand gesetzt wurden, ihre Schulden in weitem Umfang zu tilgen. Bekanntlich hat dies einen Kapitalüberfluß zur Folge gehabt und zu einer Unternehmungslust geführt, wie sie in Deutschland noch nie erlebt worden war. Gemeint sind die Jahre 1871 bis 1874.

Die im Gefolge des deutsch-französischen Krieges auftretenden Verkehrsstockungen hatten die Entwicklung des Saarbrücker Kohlenbergbaues nur vorübergehend zu unterbrechen vermocht, wenn auch zugegeben werden muß, daß die Nähe des Kriegsschauplatzes für das Saargebiet in höherem Maße fühlbar war als für jedes andere deutsche Kohlenrevier. Eine restlose Besserung der Absatzverhältnisse trat aber im Oktober 1871 ein, nachdem die letzten großen Militärrücktransporte stattgefunden hatten. Sogleich nahm die gesamte Industrie einen derartigen Aufschwung, daß die Saargruben nicht in der Lage waren, der riesig gesteigerten Nachfrage in vollem Umfang zu genügen. Durch einige wenige Zahlen kann jene Periode scharf beleuchtet werden. Während in der Zeit von 1850 bis 1870 die Durchschnittspreise für Kohlen zwischen 6.81 M und 9.12 M pro Tonne und für Koks zwischen 11.91 M und 17.58 M pro Tonne sich bewegt hatten, stiegen sie bis zum Jahre 1873 auf die später auch nicht annähernd wieder erreichte Höhe von 16.84 bezw. 36.62 M pro Tonne. Diese ganz ungewöhnliche Preissteigerung bringt deutlich zum Ausdruck, wie sehr die Industrie auf Anlieferung von Brennstoffen drängte und bereit war, anormal hohe Preise dafür anzulegen, wie anderseits die Tatsache, daß der Eisenbahnabsatz der Saarbrücker Gruben sich innerhalb dreier Jahre fast um eine Million Tonnen vergrößerte, zeigt, welch großes Gewicht die Bergwerksdirektion einer Steigerung der Leistungsfähigkeit ihrer Gruben beimaß. Die relativ stärkste Steigerung des Absatzes fällt in das Jahr 1872, in welchem die wichtigen Gruben König und Püttlingen an das Staatsbahnnetz angeschlossen wurden.

In diese Periode fällt übrigens die Eröffnung der rechtsrheinischen Bahnlinie Troisdorf-Königswinter sowie der Eifelbahn zwischen Trier und Call. Beide haben hinsichtlich des Kohlenabsatzes den Saargruben mehr Nachteile als Vorteile gebracht, indem die Rheinuferbahn die industriereiche Gegend zwischen Ehrenbreitstein und Neuwied auf den ausschließlichen Bezug

westfälischer Kohlen und Koks verwies, anderseits die Eifelbahn den Aachener und westfälischen Kohlenzechen zu einer Forcierung des Absatzes ihrer Produkte in Luxemburg verhalf. An kleineren, aber um so wichtigeren Geleisanlagen sind die Bahn von Burbach nach dem Saarbrücker Hafen sowie die Erweiterungsbauten auf den Grubenbahnhöfen des Sulzbachtales zu nennen, wogegen der Bau der projektierten direkten Schienenverbindung zwischen der Pfalzbahn und den Gruben König, Heinitz und Dechen unterblieb. Das Projekt war s. Zt. auf Grund der Unzulänglichkeit der Neunkircher Bahnhofsverhältnisse entstanden.

Inzwischen hatte sich die kurz vor Ausbruch des deutsch-französischen Krieges in Betrieb gesetzte Linie Saargemünd-Hagenau wegen der ungünstigen Niveauverhältnisse für den Massentransport der Saarkohle als ungeeignet erwiesen, sodaß eine neue vorteilhaftere Tracierung nach dem Elsaß und der Schweiz notwendig wurde, und dies um so mehr, als nach wie vor ein Teil der Saarprodukte den weiten Umweg über Weißenburg hatte nehmen müssen. Der neue Schienenweg über Saargemünd-Saarburg wurde am 1. Nov. 1872 dem Betrieb übergeben*) und damit eine regelmäßige Bewältigung des Verkehrs nach dem Elsaß erzielt. Der Vollständigkeit halber sei endlich die 1874 erfolgte Eröffnung der Schwarzwaldbahn und der Donnersbergbahn erwähnt; erstere erschloß der Saarkohle einen weiteren Teil Badens, letztere kürzte den Weg nach Hessen ab.

Mit der im Jahre 1874 einsetzenden großen Geldkrisis, welche, von der Wiener Börse ausgehend, ihren Hauptnährboden in Deutschland fand und sich sogleich auf die Eisenbahnen sowie die Kohlen- und Eisenindustrie übertrug, beginnt zugleich die vierte, etwa zwanzigjährige Periode im Eisenbahnabsatz der fiskalischen Saargruben, die durch ein nur vorübergehend durch günstigere Gestaltung der Verhältnisse unterbrochenes wirtschaftliches Ringen ihr Gepräge erhält. Zunächst einige wenige Ziffern; der Eisenbahnabsatz betrug:

1875	2484566	Tonnen
1880	3107694	„
1885	3698591	„
1890	3843670	„
1894	3891056	„

Man sieht, die jährliche Versandsteigerung von etwa 70000 Tonnen dieser Periode kommt auch nicht annähernd der jährlichen Absatzsteigerung der voraufgegangenen Epoche gleich. Verschiedene Ursachen kommen dafür in Betracht. Einmal waren es die Nachwehen der bereits erwähnten Krisis, welch letztere ganz zum Unterschied von allen früheren Störungen des Wirtschaftslebens in eine langandauernde Ebbe verlief. Weiterhin handelte es sich dabei um die Folgen eines von mehreren deutschen Bahnen zum 1. April 1874 eingeführten

*) Jordan, Absatzverhältnisse usw. S. 6.

zwanzigprozentigen Tarifaufschlages, der zwar während der beiden folgenden Jahre zum Teil zurückgenommen wurde, jedenfalls aber im Verkehr nach dem für den Saarkohlenabsatz so wichtigen Frankreich und der Schweiz in Gültigkeit blieb. Drittens lag ein Grund für die ungünstige Absatzgestaltung in der stärker andrängenden Konkurrenz der Ruhrzechen.

Diesen allgemeinen Darlegungen mögen einige knapp gehaltene Details über die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes innerhalb der in Rede stehenden Entwicklungsperiode angefügt werden.

Von gewisser Bedeutung für den Saarkohlenabsatz nach der Schweiz war die Inbetriebsetzung der Bötzbergbahn, welche Basel mit Zürich verbindet, sowie der Schweizerischen Nationalbahn, die nach ihrem Konkurs mit der Zofingen-Neuchâteler Linie verschmolzen wurde. Während ferner die im Jahre 1876 eröffnete Linie Germersheim-Lauterburg-Straßburg im wesentlichen eine Erleichterung des Ruhrkohlengeschäftes im Elsaß bedeutete, wurde die den Rhein auf fester Brücke kreuzende Eisenbahnlinie Germersheim-Bruchsal als Fortsetzung der schon früher eröffneten Strecke Zweibrücken-Germersheim für die Saarkohle insofern ein wichtiger Abfuhrweg nach Süddeutschland, als er kürzer ist als die beiden Eisenbahnlinien über Ludwigshafen und Maxau. Die Linie Zabern-Schlettstadt, welche 1877 dem Verkehr übergeben wurde, ist als solche für den Saarkohlenvertrieb bedeutungslos, weil sie infolge unzweckmäßiger Anlage einer ihrer Teilstrecken Massentransporte nicht zu bewältigen vermag, wohl aber erheischt sie aus dem Grunde Erwähnung, weil sie den Weg nach dem Ober-Elsaß und der Schweiz um etwa 20 Kilometer abkürzt und demgemäß die Tarife für die genannten Gegenden nach dieser kürzeren Strecke zu berechnen sind.

Eine vom saarfiskalischen Standpunkt aus ungünstige Wirkung übte der von der französischen Ostbahn 1877 fertiggestellte, längs der deutschen Grenze sich hinziehende Schienenweg Longuyon-Pagny auf die Absatzverhältnisse der Saargruben aus, indem er eine verstärkte Konkurrenz der belgischen und westfälischen Bergwerkserzeugnisse nach dem industriereichen Pont-à-Mousson und Umgebung hinüberzog.

In den Jahren 1878 und 1879 wurde die sogen. Moselbahn von Diedenhofen über Trier nach Koblenz gebaut. Allgemein haben die Saargruben aus ihr keinen Vorteil ziehen können, die Moselbahn ist vielmehr im Lauf der letzten zwei Jahrzehnte für die Koksanfuhr aus Westfalen nach Lothringen und Luxemburg von eminent großer Bedeutung geworden, demgegenüber der Saarbergbau als Kokslieferant Lothringens eine ganz untergeordnete Rolle spielt. Auf diesen Punkt werden wir weiter unten noch bei der Besprechung der Frage der Mosel- und Saarkanalisierung zurückkommen.

Noch in einer anderen Hinsicht ist das Jahr 1879 wichtig für den Eisenbahnabsatz der Königlichen Saargruben; es brachte nämlich die Fischbachbahn zwischen Saarbrücken und Neunkirchen und damit den Anschluß der neuen leistungsfähigen Tiefbauzechen Camphausen, Kreuzgräben und Maybach an das bestehende Eisenbahnnetz.*) Von weniger großer Bedeutung für den Saarkohlenvertrieb wurden die Linien Saarbrücken-St. Ingbert und Saargemünd-Zweibrücken. Einige andere Strecken, deren Bau in diese Zeitspanne fällt, die aber die Absatzverhältnisse der Saargruben nur wenig berührten, sollen hier nicht weiter angeführt werden.

Wichtiger ist, nunmehr in der Darstellung der wirtschaftlichen Struktur des Eisenbahnabsatzes fortzufahren. An Hand einiger weniger Versandziffern war davon ausgegangen worden, daß die Zeit von 1875—1894 einen Entwicklungsabschnitt darstellt, in welchem die Saargruben im Kampf um die Absatzgebiete einen schweren Stand hatten und nur unter äußerster Anstrengung eine langsame Versandsteigerung durchzusetzen vermochten; es ist auch bereits gesagt, daß sich vorübergehend günstigere Verhältnisse einstellten. Eine solche Belebung des Kohlengeschäftes machte sich beispielsweise im Winter 1879/80 geltend, als infolge eines außergewöhnlichen Frostes den an die Gruben gestellten Anforderungen im Wege des Eisenbahntransportes nicht in vollem Umfange genügt werden konnte, sodaß sich auf kurze Zeit eine gewisse Kohlenknappheit einstellte, die indessen bald zufolge ungünstiger Gestaltung des Weltmarktes in eine Erschlaffung des Kohlengeschäftes umschlug. Zu der günstigeren Entwicklung der Absatzverhältnisse, die sich in den Jahren 1882 und 1883 einstellte, hat wahrscheinlich die Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen beigetragen, indem sie eine größere Einheit in die Abwicklung des Verkehrs brachte.

Von der Eröffnung der Gotthardbahn, die 1882 erfolgte, hat man sich wie zuvor bei der Inbetriebsetzung der Saarbahn und Rhein-Nahebahn eine Besserung der Geschäftsbeziehungen zu Italien versprochen. Infolge der italienischen Tarifpolitik und der billigen Überseefrachten ist jedoch im Laufe der Jahre die englische Kohle aus Newcastle und Cardiff von Genua aus in Italien siegreich vorgedrungen und hat für die Saarkohle nur wenig Raum übrig gelassen.

Endlich ist für diese Entwicklungsperiode noch wichtig, daß die Konkurrenz der nordfranzösischen und namentlich belgischen Kohle in den Jahren 1886 und 1887 nach der Eröffnung des französischen Ostkanals einen geradezu bedrohlichen Charakter angenommen hat. Obwohl in dieser Zeit zwecks Verbesserung der Qualität der Saarkohle die ersten Kohlenwäschen im Saargebiet in Betrieb kamen, gelang es doch den

*) Haßlacher, Geschichtliche Entwicklung usw. S. 90.

belgischen Bergwerkserzeugnissen, auf dem Ostkanal und Rhein-Marnekanal über Straßburg vorzudringen und in Südbaden, einer der ältesten Saarkohlenabsatzstellen, mit den auf der Eisenbahn ankommenden fiskalischen Kohlen in scharfen Wettbewerb zu treten.

Eine fünfte und damit letzte Periode im Eisenbahnabsatz der Saargruben beginnt um das Jahr 1894 und erstreckt sich bis in unsere Tage hinein. In ihr tritt der Aufstieg der Saargruben zum Großbetrieb und eine entsprechende Entwicklung der Absatzverhältnisse als bemerkenswerteste Tatsache in Erscheinung. Während in dem voraufgegangenen Zeitabschnitt der Absatz immer mehr hinter der wachsenden Leistungsfähigkeit der Zechen zurückgeblieben war, gestalteten sich nunmehr die Absatzverhältnisse derart günstig, daß nicht nur die vorhandenen Gruben vollauf Beschäftigung fanden, sondern auch noch zur Erschließung neuer Tiefbauanlagen geschritten werden mußte. Diese Entwicklung hat sich über die Jahrhundertwende hinaus erhalten und ist nur unbedeutend durch die Geschäftsflaue der Jahre 1901 und 1907 in Mitleidenschaft gezogen worden.

Im einzelnen gestalteten sich die Verhältnisse folgendermaßen: Was zunächst den Ausbau des Schienennetzes anlangt, so sind Linien, die in einschneidender Weise eine Umgestaltung der Absatzverhältnisse hätten herbeiführen können, in den beiden letzten Dezennien nicht gebaut worden. Erwähnenswert ist immerhin die Inbetriebnahme der Strecke Hagenau-Röschwoog-Rastatt im Jahre 1895,*) durch welche eine um 24 Kilometer kürzere Route nach Oberbaden und der Ostschweiz geschaffen wurde. Im gleichen Jahre wurde eine zweite Eisenbahnlinie zwischen Saargemünd und Straßburg dem Verkehr übergeben, und zwar führt sie über Kalhausen, Obermodern und Mommenheim. Sie hat indessen nur für den Saarkohlenabsatz in Straßburg Bedeutung, während sie für den Versand nach dem Ober-Elsaß belanglos ist, da hierfür die kürzere Strecke Saarburg-Zabern in Anwendung kommt. Alle übrigen neu in Betrieb gelangten Linienführungen sind ohne größeren Einfluß auf das Saarkohlengeschäft geblieben und können daher in dieser Darstellung übergangen werden.

Fassen wir noch einmal in wenigen Worten zusammen, was uns die ganze Entwicklung des Eisenbahnabsatzes der fiskalischen Saarkohlengruben gelehrt hat, so können wir sagen: Der Bau neuer Abfuhrwege hat in den meisten Fällen eine Hebung der Nachfrage und eine Belebung des Absatzes zur Folge gehabt; aber auch die konkurrierenden Kohlenreviere haben sich die Vorteile der neuen Verkehrswege zunutze gemacht und teilweise die Saarkohle aus ehemaligen Monopolstellungen expropriiert.

*) Zörner, Die Absatzverhältnisse der Königlichen Saarbrücker Steinkohlengruben in den letzten 20 Jahren (1884—1903), Teil IV des Sammelwerkes „Der Steinkohlenbergbau des Preußischen Staates in der Umgebung von Saarbrücken", Berlin 1904, S. 30.

Bevor wir zu einer Besprechung der wichtigen Frage der Kohlentarife übergehen, müssen wir noch eine Erscheinung beleuchten, die beim Eisenbahnabsatz der Saargruben von Anbeginn die Grubenverwaltung in gleicher Weise wie die Eisenbahnverwaltung beschäftigt hat und heute noch zum Teil im Flusse ist. Gemeint ist der Wagenmangel im Eisenbahnverkehr der Saarbrücker Steinkohlengruben.

Im Vorstehenden ist bereits der Tatsache Erwähnung getan, daß der Saarbergbau in den ersten Jahren des Einbahnbetriebes sprunghaft ansteigende Versandziffern aufzuweisen hatte. So stieg in den Jahren 1851—53 der Eisenbahnversand von 76713 Tonnen auf 304668 Tonnen. Nicht wundern darf es da, wenn sich 1853 gleich ein empfindlicher Wagenmangel einstellte. Zwar hat man sich sogleich an eine Vermehrung der rollenden Verkehrsmittel begeben, doch haben sich auch im weiteren Verlauf der Entwicklung vielfach die Eisenbahnverwaltungen außer stande gesehen, den Anforderungen der Bergwerksverwaltung gerecht zu werden, was namentlich dann augenfällig wurde, wenn in heißen Sommermonaten die Schiffahrt auf den in Betracht kommenden Flüssen und Kanälen ihre Betriebsdispositionen nicht aufrecht zu erhalten vermochte, oder wenn in Zeiten wirtschaftlichen Aufschwunges die Nachfrage nach Kohlen einen unverhältnismäßig großen Umfang annahm.

Beispielsweise setzte ein solcher Wagenmangel ein, als der Versand nach Mittel- und Süddeutschland, welcher während des 1866er Krieges auf zwei Monate geruht hatte, in den folgenden Monaten wieder aufgenommen wurde und eine starke Belebung seitens jener Mittel- und Südstaaten erfuhr.

Ähnlich lagen die Verhältnisse während des deutsch-französischen Krieges. Einmal fehlte es damals fortgesetzt an deutschen Wagen, weil diese in erster Linie zu Kriegszwecken verwendet wurden, zum andern war der Rücklauf leerer Wagen aus Frankreich aus militärischen Rücksichten sowie infolge der Sprengung der Eisenbahnbrücke bei Fontenoy zwischen Frouard und Toul auf längere Zeit gesperrt.*) Hinzu kam, daß sich nach Beendigung des Krieges die Notwendigkeit herausstellte, das im Kriege abgenutzte Fahrmaterial einer durchgreifenden Reparatur zu unterwerfen. Zur schnelleren Beseitigung des Wagenmangels hat man damals u. a. einen Ankauf englischer Kohlenwagen versucht, jedoch nur geringe Erfolge dabei gehabt.

In der dem Friedensschlusse folgenden Hochkonjunktur wurden die Klagen der Bergwerksdirektion über unzulängliche Wagengestellung seitens der Eisenbahnen immer lauter und verstummten erst, als die Saarbrücker und Pfälzische Bahn umfangreiche Aufträge auf neue Wagen ausführen ließen. Auf die verwickelten Verhältnisse der 80er Jahre hinsichtlich der Beteiligung der einzelnen Bahnen und Bahngesellschaften an der Gestellung leerer Wagen kann im Rahmen dieser Abhandlung

*) Jordan, Absatzverhältnisse usw. S. 4.

nicht näher eingegangen werden, wir müssen uns vielmehr mit der Feststellung begnügen, daß die Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen wenigstens den ärgsten Mißständen abgeholfen hat. Insbesondere wurde mit dem ganz unzweckmäßigen Brauch gebrochen, Wagen anderer Direktionsbezirke sofort nach Entladung nach der Heimatbahn zurückzulenken. Vom 1. April 1881 ab wurde vielmehr jeder Staatsbahn sowie der Reichsbahn die Berechtigung erteilt, Wagen anderer Direktionen im allgemeinen wie die eigenen zu benutzen.

Es war dies gewiß ein großer Fortschritt auf dem Gebiet der Wagengestellung, und man hat mit Recht die größten Hoffnungen auf die eben besprochenen Maßnahmen gesetzt. Doch sind die Erwartungen nicht restlos in Erfüllung gegangen. Bis in unsere Tage hinein sind namentlich zur Herbstzeit infolge Wagenmangels Verkehrsstockungen im Saarkohlenvertrieb zu konstatieren. Zwar hat man vor nunmehr dreißig Jahren bereits mit der Einführung von $12^1/_2$- und 15-t-Wagen anstelle der früheren 10-t-Wagen begonnen, stößt jedoch heute noch vielfach dabei auf den Widerstand kleinerer Händler und Konsumenten, welch letztere, ganz abgesehen von dem in vielen Menschen steckenden Hang am Althergebrachten, oft durch ihre Keller- und sonstigen Lagerverhältnisse außer stand gesetzt werden, mehr als 10 Tonnen abzunehmen. Immerhin haben hier die Verhältnisse in neuester Zeit sich merklich besser gestaltet. Auf der anderen Seite steht, wie man sich denken kann, die Industrie der Einführung von Spezialwagen mit hoher Tragfähigkeit und womöglich automatischer Entladeeinrichtung sympathisch gegenüber. Überdies ist es gelungen,*) „Kohlenwagen aus Stahlblech zu bauen, deren Ladegewicht 20 Tonnen beträgt und deren Eigengewicht nur ganz unbedeutend über das der 15-t-Wagen — 8,5 gegen 8,4 t — hinausgeht. Solche Wagen sind seit 1903 in den Dienst gestellt worden. Am 1. April 1907 setzte sich der Bestand der preußisch-hessischen Eisenbahnen an offenen Wagen wie folgt zusammen: 20,4 % 10-t-Wagen, 20,3 % 12,5-t-Wagen, 57,1 % 15-t-Wagen, 2,2 % 20-t-Wagen."**)

Dem sei zunächst einmal gegenübergestellt, was die Bergwerksdirektion Saarbrücken im Jahresbericht 1905 der Handelskammer Saarbrücken schreibt:***) „Unsere Betriebsmaßnahmen wurden vom Herbst ab aufs empfindlichste gestört durch den außerordentlich starken und anhaltenden Wagenmangel und die verspätete Anfuhr des Leermaterials. Der ziffernmäßige Ausfall, den wir hierdurch in unserem Absatz erlitten, beläuft sich auf

*) Schumacher, Die westdeutsche Eisenindustrie usw. S. 1803 ff.

**) Wenn im Bericht des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikates über das Geschäftsjahr 1909 im „Glückauf" 1910 gesagt wird, der 20-t-Wagen sei heute der Normalwagen, so ist diese Meinung jedenfalls nicht richtig.

***) Jahresbericht der Handelskammer Saarbrücken, Saarbrücken 1905, S. 6 u. 7, Teil I.

rund 143000 t. . . . . wir waren kaum imstande, neue Aufträge anzunehmen, und gerieten durch den außerordentliche Ausdehnung annehmenden Wagenmangel, der an einzelnen Tagen bis auf 24 % der Anforderung stieg, unsern Abnehmern gegenüber in die größten Absatzschwierigkeiten."

Indem wir selbst an die bestehenden Verhältnisse den kritischen Maßstab anlegen, geben wir zu, daß es de facto Jahreszeiten gibt, in denen von einem Wagenmangel im Sinne der Bergwerksdirektion gesprochen werden kann, so in der Zeit der Rüben- und Kartoffelernte. Und es ist nicht zu verkennen, daß aus solchem zeitweilig auftretenden Wagenmangel schwere Schädigungen unseres Wirtschaftslebens, der nationalen Produktion und des Volkswohlstandes resultieren. Man denke an die Förderungseinschränkungen infolge Überfüllung der Kohlenhalden, an die dadurch bedingten Feierschichten und Lohnausfälle, die dadurch verminderte Konsumtionskraft der Arbeiterschaft usw. Demgegenüber aber muß betont werden, daß in normalen Zeiten die Wagengestellung als zulänglich zu bezeichnen ist, namentlich wenn man berücksichtigt, daß der Wagenmangel häufig oder teilweise ein fiktiver ist, indem die einzelnen Grubenverwaltungen analog dem Vorgehen privater Großbetriebe in kritischen Zeiten die Zahl der anzufordernden Wagen um einen gewissen Prozentsatz erhöhen in der Annahme, dadurch um so sicherer in den Besitz der tatsächlich benötigten Wagen zu gelangen.

Wenn wir gleichwohl die oben zitierte Äußerung der Saarbrücker Bergwerksdirektion in Beziehung zu den Ausführungen Schumachers bringen, so geschieht es, um zu zeigen, in welcher Weise eine dauernde Beseitigung des Wagenmangels künftig erzielt werden kann. Da aus betriebstechnischen Gründen Wagen mit 30 und mehr Tonnen Ladefähigkeit, wie sie beispielsweise sich auf den amerikanischen Eisenbahnen finden, für das deutsche Eisenbahnnetz nicht in Betracht kommen können, wird eine Vermehrung der 20 t-Wagen sich zweckmäßig empfehlen.*)

Dem Wagenmangel sucht übrigens die Bergwerksdirektion ihrerseits dadurch vorzubeugen, daß sie von ihren Großkunden eine regelmäßige, auf die einzelnen Monate gleichmäßig verteilte Abnahme verlangt. In gleichem Sinne sorgt die Eisenbahndirektion Saarbrücken durch Abfertigung von Kohlensonderzügen nach Karlsruhe, München, Frankenthal usw. sowie durch Heranziehung von Spezialwagen fremder Bahnen für eine glattere Bewältigung des Kohlenverkehrs.**)

Bei dieser Gelegenheit sei kurz erwähnt, daß es im Jahre 1908 zur Gründung des sog. Staatsbahnwagenverbandes gekommen

*) Vergl. auch Schuhmacher, Die westdeutsche Eisenindustrie usw. S. 1805, sowie unsere späteren Ausführungen.

**) Zörner, Absatzverhältnisse usw. S. 31.

ist. Wenn derselbe auch in seiner Weise an einer Verbesserung der Verhältnisse im Wagenumlauf mitwirkt, so fehlt es doch an Stimmen, die ihm den Vorwurf der Unzulänglichkeit machen. Beispielsweise schreibt die Handelskammer Mannheim in ihrem Jahresbericht von 1910, Teil I, S. 364, daß der genannte Verband „bisweilen recht wenig in der Lage ist, den Anforderungen und den Bedürfnissen von Handel und Industrie zu genügen."

Einen letzten und, man kann sagen, entscheidenden Punkt in den hier zur Erörterung stehenden Fragen des Eisenbahnabsatzes der Saarbrücker Steinkohlengruben bildet das Tarifwesen in seiner Entwicklung und heutigen Ausgestaltung. Im Rahmen der vorliegenden Schrift kann natürlich auf die ungemein mannigfaltigen, zum Teil recht interessanten Erscheinungen, welche die Tarifverhältnisse der für den Saarkohlenversand in Betracht kommenden Bahnen im Lauf der Jahre gezeitigt haben, nicht näher eingegangen werden; hier ist ein Punkt, wo späterer wissenschaftlicher Forschung Raum gelassen ist. Wir für unseren Teil wollen uns für die Zeit bis zur ersten großen preußischen Verstaatlichungsaktion von 1879/80 auf folgende Angaben über die Saarkohlentarife beschränken.

„Der ursprüngliche Kohlentarif der Saarbrücker Bahn beruhte auf dem Streckensatz von 2,38 Pfennigen pro Zentnermeile unter Zuschlag von 1 Pfennig pro Zentner, dem sogen. Expeditionspfennig,"*) wobei unter Pfennigen die alten Silberpfennige zu verstehen sind, deren 12 auf einen Silbergroschen gingen. Nächst der Saarbrücker Bahn kam in erster Linie die französische Ostbahn für den Kohlenabsatz in Frage; sie hatte von vornherein einen Tarif mit fallender Skala, im übrigen aber dieses mit dem Saarbrücker Tarif gemein, daß die Sätze zu hoch waren, um ihrerseits zu einer wesentlichen Ausdehnung des Absatzgebietes beizutragen.

Dieser Zustand dauerte etwa ein Jahrzehnt fort. Als indessen in dieser Zeitspanne die schlesischen Bahnen und ihnen folgend die westfälischen Bahnen den sogen. Einpfennigtarif für bestimmte Arten der Kohlenversendung einführten, trat die Saarbrücker Bergverwaltung gleichfalls mit der Forderung ähnlicher Tarifermäßigungen an die am Saarkohlengeschäft beteiligten Bahnen heran. Allgemein kann man sagen, daß ihre Bemühungen Erfolg hatten, wenn ihr auch noch nicht gerade der Einpfennigtarif bewilligt wurde. In einzelnen Fällen konnten Zugeständnisse vielmehr nur im Wege der Kompensation erreicht werden, indem die betreffenden Bahnverwaltungen eine Reduzierung ihrer Sätze von einer gleichzeitigen Ermäßigung der Kohlenpreise für ihr Gebiet abhängig machten.

Auf diese Weise sind die sogen. „kombinierten Werttarife" entstanden, welche die Kohlenpreise und den Frachtsatz für

*) Jordan, Absatzverhältnisse usw. S. 9 ff.

jede Station enthielten und auf dem Prinzip einer Staffelung der Kohlenpreise nach der Entfernung der Bestimmungsstationen beruhten. Man hat dieselben jedoch bald aus praktischen Erwägungen heraus fallen lassen, da jede Änderung der Kohlenpreise eine umständliche Neuanfertigung der Tarife notwendig machte.

In Norddeutschland hatte inzwischen der Einpfennigtarif immer weitere Anwendung gefunden, sodaß die Saarbrücker Bergwerksdirektion an den zuständigen Stellen von neuem wegen der gleichen Vergünstigung für ihre Erzeugnisse vorstellig werden mußte, wollte sie nicht ein Stück ihres Absatzgebietes nach dem anderen an die konkurrierenden Kohlenproduzenten verloren gehen sehen. Die nachgesuchte Tarifermäßigung ist ihr von mehreren Bahnen auch bewilligt worden, allein es waren gerade die Bahnen, deren Dienste die Bergwerksdirektion bei ihren Versendungen nur in relativ geringem Umfang in Anspruch zu nehmen in der Lage war, während in der Richtung nach Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich nur unbedeutende Zugeständnisse zu erlangen waren. Wenn sich beispielsweise die französische Ostbahn in der Folgezeit dazu herbeiließ, ihre hohen Taxen nach dem Elsaß und der Schweiz zu ermäßigen, so war dafür lediglich die drückende Konkurrenz des neueröffneten Saarkanals bestimmend.

Nach der Abtrennung Elsaß-Lothringens von Frankreich wurde von der Generaldirektion der Reichsbahnen ein Lokalkohlentarif aufgestellt, welcher dem Saarkohlen-Eisenbahnvertrieb derart günstige Zugeständnisse machte, daß dem Kanalverkehr eine schwere Konkurrenz erwuchs. Weitere Vorteile für den Bahnabsatz der königlichen Saargruben ergaben sich aus der Eröffnung zahlreicher Neuanlagen und der dadurch gegebenen Abkürzung der einzelnen Abfuhrwege. Um ein Beispiel anzuführen, sei auf die Linie Metz—Verdun hingewiesen, die den früheren Weg nach Paris um 45 Kilometer kürzte.

Hatten sich bis dahin die Dinge im großen und ganzen in einer für den Eisenbahnabsatz der Saargruben günstigen Weise entwickelt, so setzte, von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen ausgehend, nunmehr eine Bewegung ein, die dem Bergfiskus hinsichtlich des Vertriebes seiner Erzeugnisse einen empfindlichen Schlag versetzte. Durch Bundesratsbeschluß vom 11. Juni 1874 wurde nämlich den deutschen Bahnen eine Erhöhung ihrer Tarife bis zu 20% zugestanden, eine Erlaubnis, von welcher in Sonderheit die pfälzische und die Saarbrücker Bahn sowie die Reichsbahn einen umfassenden Gebrauch machten. Eine Reaktion darf diese Maßnahme genannt werden, wenn man, wie dem auch später in der Begründung des ersten Gesetzentwurfes betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat vom Jahre 1879 Ausdruck verliehen wurde, den Standpunkt vertritt, daß „die allmähliche, dem wirtschaftlichen Bedürfnis des Landes entsprechende Reduktion der Tarife“ die notwendige Voraussetzung einer gedeihlichen Entwicklung

des Eisenbahnverkehrs darstellt.*) Speziell für die Saarkohlenzechen fiel jene Tariferhöhung um so schwerer ins Gewicht, als auf den belgischen Bahnen und der französischen Ostbahn einer analogen Tariferhöhung nicht stattgegeben und damit den nordfranzösischen und belgischen Kohlen ein nicht unerheblicher Vorsprung vor den Saarkohlen zugesichert wurde. Damit nicht genug, haben es die westfälischen Zechen auf Grund günstiger Tarife der Rheinischen Bahn gerade in den Jahren 1874/75 verstanden, sich weite Absatzgebiete zum Schaden der Saargruben anzueignen, indem sie in Luxemburg und Lothringen, wo zuvor ihre Erzeugnisse so gut wie unbekannt waren, festen Fuß faßten und allmählich in die Stellung der Hauptkohlen- bezw. Kokslieferanten einrückten. Auch auf dem Rhein, wo ihnen die billigen Wasserfrachten zu Gebote standen, drangen sie immer weiter nach Süden vor.

Es versteht sich von selbst, daß die leitenden Köpfe der Saarbrücker Bergwerksdirektion dem nicht schweigend zusahen; gleichwohl dauerte es bis zum Ende des Jahres 1876, ehe ein preußischer Ministerialerlaß die zwanzigprozentige Tariferhöhung vom Jahre 1874 unter gewissen Vorbehalten aufhob. Da aber via Bexbach, Saargemünd und Stieringen die preußische Grenze nur wenige Kilometer von den Gruben entfernt ist, so ist dieser preußische Erlaß für die Saargruben in der Hauptsache bedeutungslos geblieben. Überdies räumten die Reichseisenbahnen den Ruhrkohlenzechen für ihre in Elsaß-Lothringen zum Absatz gelangenden Erzeugnisse Vorteile ein, in deren Genuß die Saargruben nicht gesetzt wurden. Endlich ist in diesem Abschnitt noch des sogen. Notstandstarifes sowie des südwestdeutschen Zonentarifes zu gedenken, die aber beide dem Eisenbahnabsatz des Saarfiskus keine wesentliche Erleichterung brachten; der südwestdeutsche Zonentarif kam gleichzeitig den konkurrierenden Zechen zustatten.

Vom Jahre 1879/80 ab setzte dann die Verstaatlichungstätigkeit im preußischen Eisenbahnwesen ein und zeitigte zunächst das Gute, daß die bisher geübte Politik der Bevorzugung einzelner Gebiete und Güterzweige zum Schaden anderer wenigstens teilweise verlassen und damit eine gewisse Einheitlichkeit und formelle Gleichheit in die Tarifierung hineingetragen wurde. Der im Jahre 1881 bei der Rheinischen, Cöln—Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn zur Einführung gelangte neue Kohlentarif mit einem gleichmäßigen Streckensatz von 2,2 Pfennigen pro Tonnenkilometer**) in Verbindung mit

*) Vergl. auch „Die Entwicklung der Gütertarife der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen," Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, S. 80—104.

**) Der Satz von 2,2 Pfg. pro t-km, welcher der niedrigsten Tarifklasse, dem Spezialtarif III zugrunde gelegt wurde, entspricht dem früheren Satz von 1 Silberpfennig pro Zentnermeile. Vergl. auch die dem Landeseisenbahnrat vom Minister der öffentlichen Arbeiten überreichte Denkschrift „Der preußische Landeseisenbahnrat in den ersten 25 Jahren seiner Tätigkeit (1883—1908)," Berlin 1908, S. 9 ff.

einer schwankenden Expeditionsgebühr wurde zugleich dem neu aufgestellten Lokaltarif der Saarbrücker Bahn zugrunde gelegt, ebenso „fanden die preußischen Staatsbahngrundtaxen des Spezialtarifs III Annahme seitens der Reichsbahn für die Saarkohle sowohl im Lokalverkehr einschließlich Luxemburg, als im Durchgangsverkehr nach Baden und sämtlichen schweizerischen Stationen,“*) wogegen die in Frankreich gültigen Tarife von der preußischen Tarifreform völlig unberührt blieben, ebenso wie die Sätze des Lokaltarifs in der Pfalz und in Württemberg.

Unter den Neuerungen im Tarifwesen der folgenden Jahre nimmt lediglich der sogen. Rohstofftarif unser Interesse in Anspruch. Im Jahre 1889 wurde dem Landeseisenbahnrat der Entwurf eines Ausnahmetarifes für geringwertige Massengüter vorgelegt, der auf einer für alle Entfernungen gleichen, ermäßigten Abfertigungsgebühr von 7 Ptg. für 100 kg und einem Streckensatz von 2,2 Pfg. für 1 tkm für Entfernungen bis zu 350 km mit Anstoß von 1,4 Pfg. für weitere Entfernungen basierte. Der Entwurf erlangte noch im selben Jahre Gesetzeskraft, und zwar mit Wirkung vom 1. Januar 1890 ab. Was aber das wichtigste dabei ist, auf die Brennstoffe bezog sich der Tarif vorerst nicht. Eine allgemeine Einbeziehung der Brennstoffe in den Rohstofftarif wurde vielmehr mit der Begründung zurückgestellt, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse der Kohlenindustrie noch nicht geklärt seien. Außerdem wurden seitens der kleineren Kohlenreviere Bedenken gegen die Ausdehnung des Rohstofftarifes auf Brennstoffe mit dem Hinweis geäußert, daß der Tarif für kürzere Entfernungen — mit solchen hatten es diese Reviere, zu denen auch der Saarbezirk zu rechnen ist, bei ihrem Absatz vornehmlich zu tun — geringere Frachtermäßigungen gewähre, als sich für den Versand der Ruhrzechen auf weitere Entfernungen ergeben würde.

Wenn trotzdem im Jahre 1891 bereits die Ausdehnung des Rohstofftarifes auf Brennstoffe durch den Landeseisenbahnrat befürwortet worden ist, so ist sie doch erst am 1. April 1897 durchgeführt worden, und zwar wegen der ungünstigen Finanzlage des Staates in der ersten Hälfte der neunziger Jahre. Der Jahresausfall, welcher der Eisenbahnverwaltung aus dem Tarif von 1897 erwuchs, wird auf 12 Millionen Mark geschätzt.**)

Um die Erleichterung, die der Rohstofftarif dem Saarkohlengeschäft gebracht hat, an drei Beispielen zu illustrieren, sei eine Tabelle aus dem Archiv für Eisenbahnwesen modifiziert hier wiedergegeben.***) Für die Tonne Kohlen betrug die Fracht:

*) Jordan, Absatzverhältnisse usw. S. 14.
**) Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, S. 96.
***) Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, S. 98.

	1879 ℳ	1910 ℳ	Also eine Frachtermäßigung von
Louisenthal-Mettlach	2,20	1,60	27 %
Louisenthal-Trier	3,00	2,50	17 %
Neunkirchen-Bingerbrück trans.	3,10	2,85	8 %

Am 1. Januar 1908 ist der Rohstofftarif, dem sich übrigens auch die süddeutschen Bahnverwaltungen in ihrem Tarifwesen angeschlossen haben, auf die Einfuhr fremdländischer Steinkohlen, Koks und Briketts ausgedehnt worden, eine Maßnahme, die jedoch allzu große Gefahren für den einheimischen Bergbau in sich schloß, als daß sie längere Zeit hätte aufrecht erhalten werden können. Den Anstoß zu jenem Vorgehen der Staatsbahnverwaltung bildeten Klagen über eine angeblich übertriebene Pflege der Kohlenausfuhr und die dadurch hervorgerufene Kohlenknappheit und Preissteigerung der Brennstoffe im Inland, die insbesondere von agrarischer Seite im Landtag und Reichstag geäußert worden waren. Bereits mit Ende des Jahres 1909 ist jene Begünstigung des Auslandes wieder außer Kraft gesetzt worden, nachdem es sich herausgestellt hatte, daß einerseits die Klagen, von denen eben die Rede war, der Stichhaltigkeit entbehrten, anderseits die Einfuhr fremdländischer, insbesondere englischer Kohlen an Hand des Rohstofftarifes zum Nachteil der deutschen Kohlenproduzenten kräftig hatte gesteigert werden können. Speziell im Hinblick auf den Saarkohlenvertrieb war es der belgischen Kohle gelungen, festen Fuß in dem benachbarten Lothringen zu fassen.

Indem wir so beim Auslandsgeschäft des Saarfiskus angelangt sind, ist es unumgänglich, auch noch einiges über die beim Export der Saarkohle zur Anwendung kommenden Tarife zu sagen. Gemäß dem Grundsatz, daß Ausnahmetarife in solchen Fällen zu bewilligen seien, wo wichtige wirtschaftliche Interessen des Reiches, des Landes oder einzelner Landesteile oder abweichende Tarifbildungen konkurrierender Bahnen und Wasserstraßen eine Ausnahme von der regelmäßigen Tarifbildung erforderlich machen,*) bestanden seit den siebziger Jahren ermäßigte Ausnahmetarife für den Kohlenversand nach Frankreich, der Schweiz, Italien usw., also nach Ländern, die hauptsächlich für das Exportgeschäft des Saarfiskus in Betracht kamen. Auf eine Reform dieser Tarife ist man im Winter 1899/1900 aufmerksam geworden, als mit Preiserhöhungen verbundene Schwierigkeiten in der Deckung des inländischen Kohlenbedarfes sich ergaben. Zwar nahm der Reichstag eine Resolution an, in welcher die verbündeten Regierungen aufgefordert wurden, die Frachtbegünstigungen für die Ausfuhr deutscher Kohlen

*) Der preußische Landeseisenbahnrat usw. S. 39.

zurückzuziehen, gleichwohl blieben, von einzelnen, weniger wichtigen Änderungen abgesehen, die Ausfuhrtarife in Kraft. Im wesentlichen sind folgende Erwägungen dafür maßgebend gewesen:

Kohlenreviere wie z. B. das Saarbrücker könnten im Hinblick auf die geographische Lage die Ausfuhr eines Teiles ihrer Erzeugnisse nicht entbehren und würden durch eine Erschwerung der Exportmöglichkeit geschädigt. Einmal unterbrochene Handelsbeziehungen würden sich — und die Erfahrungen, die der Saarfiskus in dieser Richtung wiederholt gemacht hat, bestätigen dies — nur unter fühlbaren finanziellen Opfern wieder anknüpfen lassen. Im übrigen sei die zur Zeit vorliegende Kohlenknappheit auf vorübergehende außergewöhnliche Erscheinungen und Umstände zurückzuführen, beispielsweise auf den Ausstand der Bergarbeiter in Österreich, Sachsen und Frankreich, den Krieg Englands mit Transvaal, den harten Winter u. a. m.*)

All diese Gründe, denen eine innere Berechtigung nicht abzusprechen ist, haben also zur Verneinung der Frage, „ob es den wirtschaftlichen Verhältnissen des Landes entspreche, die für die Ausfuhr von Kohlen, Koks und Briketts bestehenden ermäßigten Ausnahmetarife aufzuheben oder zu beschränken," und damit zur Aufrechterhaltung des status quo geführt.

Mit der entgegengesetzten Wirkung ist die Frage im Jahre 1907 zum zweiten Male angeschnitten worden, als im Reichstag sowohl als auch im Preußischen Abgeordnetenhaus die Ursachen der hohen Kohlenpreise und die Mittel zu ihrer Ermäßigung erörtert wurden. Allgemein ist damals der Ansicht Ausdruck verliehen worden, daß die älteren Kohlenausfuhrtarife keine wirtschaftliche Berechtigung mehr besäßen. Demgemäß ist zum 1. Oktober 1908 „die Aufhebung der direkten Ausnahmetarife nach Stationen der französischen Ostbahn, nach französischen Kanalstationen und nach Südfrankreich über Belfort, nach Italien und der Schweiz . . . . , soweit diese Ausnahmetarife für die deutschen Strecken auf niedrigerer Grundlage als der des Rohstofftarifes beruhten, angeordnet worden. Für die Ausfuhr nach Frankreich wurden beibehalten die dem Wettbewerb ausländischer Bahnwege angepaßten, also die Ausfuhr an sich nicht erleichternden Ausnahmetarife nach den Übergangsstationen Amanweiler, Novéant, Fentsch und Rodingen unter Beschränkung ihrer Gültigkeit auf Hochofenkoks und Kohlen zur Herstellung von Hochofenkoks."**)

Um den Blick für einen Moment in die Zukunft zu lenken, wird an den zuständigen Stellen einer allgemeinen, planmäßigen Herabsetzung der Gütertarife und speziell der Kohlentarife das Wort geredet. Ebenso wird die Staatseisenbahnverwaltung nicht umhin können, an eine baldige befriedigende Erledigung der zahlreichen Anträge auf Ermäßigung der Abfertigungsgebühren

*) Der preußische Eisenbahnrat usw. S. 71.
**) Der preußische Landeseisenbahnrat usw. S. 73/74.

heranzutreten. Sie hat dies bisher verabsäumt, obwohl sie erklärt hat, den Anträgen gegenüber eine freundliche Stellung einzunehmen. Auch wir glauben, die Berechtigung einer derartigen Ermäßigung bejahen zu sollen und begründen unsere Stellungnahme mit dem Hinweis auf die Art der Festsetzung der Abfertigungsgebühren. Diese stammt noch aus der Zeit, als der 10-t-Wagen der Normalwagen war. Seitdem aber haben sich, wie wir gezeigt haben, die Verhältnisse in der Weise verschoben, daß heute immer mehr Wagen von höherer Tragfähigkeit auch dem Kohlenverkehr dienstbar gemacht werden. Die Zeiten dürften nicht mehr fern liegen, in denen der 20-t-Wagen in die Stellung des Normalwagens aufgerückt sein wird. Nun ist es aber klar, daß die Leistungen der Eisenbahn, die in der Abfertigungsgebühr ihr Entgelt finden sollen, nicht im gleichen Verhältnis mit dem Fassungsvermögen der Wagen wachsen; es bedarf nur einer einfachen Überlegung, um zu erkennen, daß jene Leistungen für Wagen mit höherem Ladegewicht kaum größer sind, als solche für den 10-t-Wagen; gleichwohl gelangt „bei der bisherigen Art der Tarifbildung, bei der die Abfertigungsgebühren in die Tarifsätze eingerechnet sind, letztere bei der Verwendung von 15-t-Wagen im anderthalbfachen, bei der Verwendung von 20-t-Wagen im doppelten Betrage des für den 10-t-Wagen geltenden Satzes zur Erhebung,"*) was gegenüber den gesamten Frachtkosten um so stärker ins Gewicht fällt, je kürzer der Transportweg ist. Einer Korrektur der bestehenden Verhältnisse in der angedeuteten Richtung muß billigerweise künftig stattgegeben werden, wenn anders das fortgesetzte Hinausschieben der Durchführung der für das Gedeihen des deutschen Kohlenbergbaues und damit des gesamten Erwerbslebens unentbehrlichen Frachtermäßigungen nicht den ernstesten Widerspruch wachrufen soll.

Man wird vielleicht einwenden, daß die vom Bergbau geforderten Frachtermäßigungen Einnahmeausfälle im Gefolge haben würden, die mit der augenblicklichen Finanzlage des Staates unvereinbar seien. Demgegenüber sei auf die von Schumacher angeführten Möglichkeiten einer Verbilligung des Ruhr-Moselverkehrs hingewiesen,**) die in gleicher Weise auf den Saarkohlenverkehr Anwendung finden und daher einer kurzen Betrachtung unterzogen werden sollen.

Daß der Weg der Ausnahmetarife in der Folgezeit weiter beschritten werden wird, hält Schumacher für unwahrscheinlich, und er beruft sich dabei auf die Bemerkung, die der preußische Verkehrsminister am 12. April 1910 im Abgeordnetenhaus gemacht hat und welche dahin lautet, daß es außerordentlich schwer sei, ein einzelnes Verkehrsgebiet besonders zu berücksichtigen, weil

*) Glückauf, Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift, 1910, S. 729 ff.
**) Schumacher, Die westdeutsche Eisenindustrie und die Moselkanalisierung, Leipzig 1910, S. 76—88.

jeder Ausnahmetarif im ganzen Bereich der Staatseisenbahnverwaltung „die dringlichsten und lebhaftesten Berufungen“ zur Folge habe.

Demnach dürften also künftig anstelle der Ausnahmetarife hauptsächlich allgemeine Tarifermäßigungen in Frage kommen, wobei sich aber gleich die neue Schwierigkeit ergibt, ob und wie weit mit letzteren überhaupt gerechnet werden kann. Ein Haupthindernis bildet hier, wie gesagt, die Finanzlage des Staates, für den es nicht gleichgültig sein darf, ob diejenige Betriebsverwaltung, die entsprechend ihrem Umfang die größten geldlichen Gewinne für ihn abwirft, ihre Jahresergebnisse durch Ermäßigung der Tarife schmälert, ganz davon abgesehen, daß die finanzielle Lage der staatlichen Eisenbahnverwaltung selbst sich infolge erheblicher Steigerungen der Betriebsausgaben verschlechtert hat. Um speziell für die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung einige Zahlen zu nennen, haben nach Mitteilungen, die der preußische Verkehrsminister in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses gemacht hat, „in der Zeit von 1897—1907, in der die Einnahmen der Staatsbahnen um 67% gestiegen sind, die persönlichen Ausgaben für bauliche Unterhaltung um 114% und die Ausgaben für die Unterhaltung der Betriebsmittel um 123% sich erhöht.“ Eines geht aus diesen Angaben mit Bezug auf unsere Untersuchung ohne weiteres hervor, die Notwendigkeit einer Ermäßigung der Selbstkosten, ohne welche die Frage der Tarifermäßigungen nicht zu lösen sein dürfte.

Allgemein wird man sagen können, daß die Frage der Verringerung der Betriebskosten in gewisser Hinsicht auf die Frage der Intensivierung des Betriebes hinausläuft. Dieser Satz, der vornehmlich seine Anwendung in der Industrie findet, wird somit auch für unser Thema wichtig. Es handelt sich bei der angestrebten Reform betreffs Ermäßigung der Gütertarife in letzter Linie um die Frage, in welcher Weise eine höchste Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in Verbindung mit einer wirksamsten Ausnutzung derselben zu erzielen sein dürfte.

Die Mittel, welche für eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahnen in Vorschlag gebracht werden, sind technischer Natur und können daher in einer volkswirtschaftlichen Abhandlung wie der vorliegenden keinen weiteren Raum für sich beanspruchen. Resümierender Weise sei lediglich auf die Vergrößerung der Nutzlast eines Zuges d. h. die Vergrößerung der in einem Zuge beförderten Gütermengen verwiesen, ferner auf die Notwendigkeit der Gestellung von Wagen mit erhöhter Ladefähigkeit. Wenn zugegeben werden muß, daß der Erhöhung der Leistungsfähigkeit im deutschen Eisenbahngüterverkehr in der angedeuteten Richtung enge Grenzen gezogen sind, so läßt sich zweifellos in der Weise viel erreichen, daß an eine rationelle Ausnutzung der vorhandenen Leistungsfähigkeit d. h. der Zuglast wie der Ladefähigkeit ernstlich gedacht wird.

Wie man allgemein in dieser Richtung künftig vorzugehen haben wird, zeigen jene Bestrebungen, die die Ausnutzung der Wagen heute bereits mit einer Prämie bedenken, indem niedrigere Abfertigungsgebühren und Streckensätze an die Bedingung der Ausnutzung des Ladegewichtes geknüpft werden. Von ungleich größerer Wichtigkeit scheint uns aber jener Vorschlag zu sein, das ungünstige Verhältnis der Rollstunden zu den Stehstunden zu beseitigen. Bisher lagen die Dinge so, daß auf durchschnittlich 3 Rollstunden 21 Stehstunden kamen. Eine Beseitigung dieses auffallenden Mißverhältnisses ist möglich durch Vermehrung der Rollstunden bezw. Minderung der Stehstunden. Die Einführung und Verallgemeinerung der mechanischen Beladung und Entladung unter möglichster Ausnützung der Schwerkraft des Schüttgutes, die Verminderung der Leerläufe durch Aufsuchen von Rückfracht, die Einführung von Wagen mit möglichst vielseitiger Verwendbarkeit sind einige von den vielgestaltigen Vorschlägen, die zur Reform der Gütertarifierung gemacht worden sind. Dem Wert der einzelnen Vorschläge nachzugehen, ist nicht unsere Aufgabe; für uns genügt die Feststellung, daß Handhaben zu einer Tarifreform zweifellos gegeben sind, und zwar Handhaben, die mit den eingetretenen ungünstigen finanziellen Verhältnissen durchaus rechnen, gleichwohl aber den Wünschen der deutschen Kohlenindustrie und somit auch des Saarfiskus entgegenkommen.

Wir sind damit am Schlusse unserer Betrachtungen des Eisenbahnabsatzes der Saarkohlengruben angelangt und wenden uns nunmehr dem Wasserabsatz zu.

---

b) Der Wasserabsatz.

Wenn im voraufgegangenen Abschnitt gezeigt worden ist, wie das Eisenbahnwesen, um die Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzend, den Saarkohlenversand und seine Organisation von Grund aus reformiert hat, so schließt dies nicht aus, daß der Wasserabsatz der königlichen Saargruben bis auf den heutigen Tag seine Stellung, die er vor dem Eintritt der Eisenbahnen in den Saarbezirk innehatte, nicht nur behauptet, sondern entsprechend dem allgemeinen wirtschaftlichen Fortschritt auch einigermaßen zu verstärken gewußt hat. Freilich haben sich innerhalb des Schiffsabsatzes entscheidende Umgestaltungen im letzten Halbjahrhundert vollzogen, denen nachzugehen im Folgenden unternommen werden soll.

Was zunächst die Schiffahrt auf der eigentlichen Saar anlangt, so bildete sie in der ersten Hälfte des verflossenen Jahrhunderts ein wichtiges Verkehrsmittel für den Vertrieb der

Saarkohle. Sie unterschied sich jedoch insofern von der heutigen Saarschiffahrt, als der Versand damals ausschließlich saarabwärts ging und von der Mündungsstelle aus die Mosel als Abfuhrweg in Frage kam, während sich der Schiffsverkehr heute von Saarbrücken aus der Hauptsache nach saaraufwärts in der Richtung des Saarkanals vollzieht.

Die ältere Saarschiffahrt erfuhr insbesondere von 1820 ab seitens der privaten Handelsunternehmungen eine starke Belebung und identifiziert sich in ihrer Entwicklung mit dem Werdegang der heutigen Kohlengroßhandelsfirmen Röchling und Haldy. Von der Erwägung ausgehend, daß eine breitere Darstellung der Organisation jenes älteren Kohlenhandels noch nicht existiert, wollen wir an dieser Stelle etwas näher darauf zu sprechen kommen.*)

Wenige Jahre, nachdem im zweiten Pariser Frieden die Saarbrücker Lande von Frankreich abgetreten waren, gründete Friedrich Röchling, ein Sohn des jüngeren Zweiges des Hauses Röchling in Saarbrücken, ein Kohlengeschäft mit Schiffsbetrieb, und zwar ein freies Handelsgeschäft zum Unterschied von den in der fürstlich-nassauischen Zeit auf Monopolverträgen oder Handelspacht beruhenden Kohlengeschäften, die noch nicht Raum zu individualistischer Wirtschaftstätigkeit ließen Anfänglich wurde die Kohlwage als Magazin in der Weise benutzt, daß mittelst Pferdefuhre aus den benachbarten Gruben, insbesondere denjenigen des Sulzbachtales, die Kohlen das ganze Jahr hindurch angefahren wurden, um bei dem regelmäßig im Frühjahr und Herbst sich einstellenden günstigen Wasserstand der Saar talwärts und von Conz ab an den Ufern der Mosel vertrieben zu werden. Dem Versand dienten meist kleine Kähne von 30 -70 Tonnen Ladefähigkeit, die im Eigentum Trierscher und Saarburger Schiffer standen.

Unter den neuen sicheren politischen Verhältnissen dehnte sich der Schiffsversand der Firma Röchling dermaßen aus, daß es an der Zeit war, eine neue leistungsfähige Kohlenverschiffungsstelle zu errichten. Sie wurde neben der Kohlwage angelegt und wies beträchtliche Dimensionen auf. Anfangs gingen die Kähne von Conz, der Mündungsstelle der Saar in die Mosel, die letztere hinab nach dem Rhein zu. In der Folge gesellte sich dazu die Kohlenverfrachtung moselaufwärts bis Diedenhofen, Ückingen und Metz. Von besonderer Bedeutung wurde dabei die Geschäftsverbindung, in welche das Haus Röchling mit den de Wendelschen Eisenwerken in Hayingen und Umgebung trat. Letztere hatten bis dahin die zum Betrieb ihrer Öfen erforderlichen Saarkohlen mittelst Pferdefuhre bezogen, übertrugen nun aber die Anfuhr der gesamten

*) In dankenswerter Weise hat Dr. Alexander Tille dem Verfasser ein umfangreiches Aktenmaterial des Hauses Röchling zur Verfügung gestellt, wovon hier sowie an mehreren anderen Stellen dieser Abhandlung Gebrauch gemacht worden ist. Vergl. auch Tille, Saarflößerei und Saarschiffahrt, S. 30 ff.

Jahresbedarfsmengen der Firma Röchling, da der Wasserbezug gegenüber dem Fuhrbetrieb wesentliche Vorteile bot. Beispielsweise wurden in den 40er Jahren bis zu 2700 t Koks jährlich auf das Wasser gezogen und in Diedenhofen für de Wendel gelöscht.

Über Diedenhofen und Metz hinaus hat es das Haus Röchling verstanden, in Pont-à-Mousson mit der dort ansässigen Firma Moinot et Mansuy Geschäftsbeziehungen anzuknüpfen, wodurch es erreicht wurde, daß die Saarkohle auf dem Wasserwege bis nach der Haute Marne gelangte.

Als Friedrich Röchling im Jahre 1836 starb, fehlte es an einem geeigneten direkten Nachfolger, weshalb die Geschäftsleitung einem Neffen Röchlings, Carl Schmidborn, übertragen wurde. Da dieser jedoch nicht sofort zur Stelle sein konnte, trat eine mehrmonatige Geschäftsstockung ein, welche der Kaufmann Haldy aus Saarbrücken benützte, um die Kundschaft des Hauses Röchling an sich zu ziehen. Dies ist ihm unter den obwaltenden Umständen rasch gelungen; unter anderem glückte es ihm, die Kohlenversorgung der genannten Firmen de Wendel und Moinot et Mansuy an sich zu reißen.

So kam es, daß Carl Schmidborn bei seinem Eintritt in die Firma Röchling ein in der Auflösung begriffenes Geschäft vorfand. Trotzdem hatte er den Mut, an eine Restaurierung des Unternehmens heranzutreten, und es ist sein Verdienst, durch eine großangelegte kaufmännische Organisation den Absatz der Saarkohlen weit über das bisherige Vertriebsgebiet hinaus ausgedehnt zu haben.

Nach wie vor spielte dabei — und damit erlangen wir wieder den Anschluß an unser Thema — der Vertrieb saarabwärts und moselaufwärts die Hauptrolle, insbesondere erfuhr die Kohlenversorgung der Stadt Metz und der weiteren Umgebung von Diedenhofen eine namhafte Erweiterung, ebenso wie die Kohlentransporte nach der Haute Marne zu einem dauernden Geschäfte wurden. Aber auch moselabwärts wurden die Geschäftsbeziehungen erneuert und zum Teil erweitert und sogar Kohlenversendungen über Koblenz den Rhein und Main hinauf bewerkstelligt. Beispielsweise wurde die Imperial Continental Gasgesellschaft Frankfurt a. M. ein Kunde der nunmehr in C. Schmidborn umgetauften Firma Röchling.

An dieser Stelle seien ein paar Worte über die Beschaffenheit der Fahrrinne der Saar in jener Zeit gesagt. Ebenso wie der Mosellauf litt der Flußlauf der Saar unter den ungünstigsten natürlichen Verhältnissen. Jordan berichtet,*) daß für jene Zeit die Fahrtiefe für die untere Saar im mittleren Durchschnitt zu 1,20 m anzunehmen ist, daß sie aber häufig unter 1 m sank und dadurch den Verkehr größerer Fahrzeuge auf Monate hinaus stilllegte. In gleicher Weise verursachten Hochwasser und Eisgang vielfach wochenlange Unterbrechungen, und endlich litt

*) Jordan, Absatzverhältnisse, S. 16.

die Schiffahrt dauernd unter dem starken Gefälle, welches an einzelnen Stellen bis 1 : 1000 ging.

Obwohl zur Verbesserung des Fahrwassers im Lauf der Zeit beträchtliche Aufwendungen gemacht worden sind, bestehen bis auf den heutigen Tag bei der Saar im großen und ganzen die gleichen ungünstigen Wasserverhältnisse fort, und es soll nunmehr gezeigt werden, welche Entwicklung der Kohlenversand auf der unteren Saar in der Neuzeit genommen hat.

Im Jahre 1851 betrug die Kohlenverschiffung auf der unteren Saar seitens der fiskalischen Gruben 148 148 t. Diese Zahl ist deshalb bedeutsam, weil sie in keinem späteren Jahr wieder erreicht worden ist, der Schiffsversand an Saarkohlen saarabwärts ist vielmehr nach und nach zu völliger Bedeutungslosigkeit herabgesunken, was in der Aufhebung der Niederlage Kohlwage vom Jahre 1854 einen sichtbaren Ausdruck findet. Wenn die Kohlwage 1866 wieder eröffnet worden ist, so war dafür lediglich die Inbetriebnahme des Saarkanals bestimmend, worauf im Folgenden noch eingegangen werden wird. Die Kohlenschiffahrt auf der unteren Saar ist, um es noch einmal zu betonen, völlig zum Erliegen gekommen; in den letzten sechs Jahren ist die Versandziffer nur einmal wenig über 2000 t gestiegen, und zwar im Jahre 1907.

An dieser Ablösung der eigentlichen Saarschiffahrt hat in erster Linie der Bau der Saarbrücken-Trierer Bahn mitgewirkt, welche, wie bereits dargetan worden ist, im Jahre 1860 dem Betrieb übergeben wurde. Diese sich längs der Saar hinziehende Bahn gab den uferanliegenden Kohlenkonsumenten die Möglichkeit, ihren Bedarf zu jeder Jahreszeit unabhängig von den jeweiligen Witterungsverhältnissen in beschleunigter Weise zu decken. Dem kam entgegen, daß auf dieser Strecke der Einpfennigtarif sehr bald zur Einführung kam, wodurch beispielsweise für Trier der Bahnfrachtsatz sich fast so niedrig wie der Wasserfrachtsatz stellte. Sogleich stellten die bedeutenden Kohlenverbrauchsstellen Lothringens, insbesondere die Eisenhütten zu Hayingen und Groß-Moyeuvre, den umständlichen Wasserbezug via Conz—Diedenhofen ein und bezogen fortan ihren Bedarf an Kohlen und Koks per Eisenbahn. Endlich hat die Eröffnung der Moselbahn der Kohlenschiffahrt auf der unteren Saar den letzten entscheidenden Schlag versetzt, indem sie der mit billigen Wasserfrachten bis Coblenz schwimmenden Ruhrkohle einen bequemen Abfuhrweg ins Moselgebiet und die anstoßenden Luxemburger und Lothringer Industriereviere brachte.

Noch eine weitere Erscheinung verdient hier Erwähnung zu finden. Die Eröffnung des Saarkanals brachte, wie noch zu schildern sein wird, eine so starke Kanalverfrachtung, daß vielfach der vorhandene Schiffsraum nicht ausreichte. Da aber auf Grund der stärkeren Nachfrage nach Schiffsraum die Kanalschiffahrt sich lohnender gestaltete als diejenige auf der freien Saar, zogen es die Saarschiffer vor, von nun ab sich an der Bewältigung des Kanalverkehrs zu beteiligen, was für sie um

so vorteilhafter war, als der regellosen, freien Flußschiffahrt auf der Saar in der Eisenbahn ein siegesgewisser Konkurrent erwachsen war.

Während also, wie wir gesehen haben, die untere Saar in ihrem jetzigen Zustand ihre Rolle so gut wie ausgespielt hat — auf das Projekt der Saar- und Moselkanalisierung werden wir noch zu sprechen kommen — hat ihr Oberlauf in Verbindung mit dem 1866 zur Eröffnung gekommenen Saarkohlenkanal eine gewisse, wenn auch nicht übergroße Bedeutung erlangt und im großen und ganzen bis in die Gegenwart behalten.

Von den älteren, bereits besprochenen Projekten abgesehen, war der Plan einer neuen Verkehrsstraße zwischen dem Saarbecken und den benachbarten gewerbereichen Landesteilen Frankreichs, insbesondere den lothringischen Salinen, unter Napoleon I. insoweit verwirklicht worden, als im Jahre 1806 die ersten Schleusen zwischen Saarbrücken und Saargemünd hergestellt wurden. Indessen hatte das Unternehmen unter den politischen Ereignissen der nächsten Zeit zu leiden und kam bald zum völligen Stillstand. Erst 1841 d. h. um die Zeit, als sich die Hauptlinie des Rhein-Marnekanals von Straßburg nach Vitry-le-Français ihrer Fertigstellung näherte, befürwortete der damalige Chef-Ingenieur des Meurthedepartements von neuem die Ausführung des früheren Projektes.*) Zwei Privatfirmen erboten sich zu seinem Bau, erhielten jedoch die Bauerlaubnis nicht, vielmehr nahm die französische Regierung als Besitzerin des Rhein-Marnekanals das Recht des Baues für sich selbst in Anspruch. Die preußische Regierung stellte ihrerseits ebenfalls Erhebungen darüber an, in welcher Weise der projektierte Kanal, der bei Gondersingen (frz.: Gondrexange) vom Rhein-Marnekanal abzweigen und bei Saargemünd sich der Grenze nähern sollte, auf ihrem Gebiete fortgeführt und mit den nächstgelegenen Gruben in Verbindung gebracht werden sollte.

Als im Jahre 1853 die ganze Strecke des Rhein-Marnekanals dem Verkehr übergeben wurde und vom gleichen Zeitpunkt ab namhafte Mengen Saarkohle mittelst Pferdefuhre über Saarburg diesem Kanal zuströmten, war dem künftigen Saarkohlenkanal endgültig der Weg vorgezeichnet.

Immerhin sind bis zu seiner Fertigstellung noch zwölf Jahre ins Land gezogen; als er aber kam, stellte es sich heraus, daß in dem Maße, wie die Kohlenverfrachtungen auf der unteren Saar zurückgingen, der Kohlenversand auf der neuen künstlichen Wasserstraße nach Elsaß-Lothringen, dem übrigen Frankreich und der Schweiz an Bedeutung stieg, bis auch er bald (1884) einen Höhepunkt erreichte, um dann in den absoluten Mengen ungefähr stationär zu bleiben, relativ aber dauernd in seiner Bedeutung zurückzugehen. Im einzelnen gestalteten sich die Dinge folgendermaßen:

*) Jordan, Der Saarkanal und seine Verkehrsentwicklung. Saarbrücken 1887, S. 1 ff.

Was zunächst den Verlauf des Saarkanals anlangt, so beginnt er, wie bereits gesagt, im See von Gondersingen, durch welchen auch der Rhein-Marnekanal durchgeführt ist, und erstreckt sich in einer Länge von 63 km nördlich nach Saargemünd hin, von wo ab die Saar auf einer Strecke von 44 km bis nach Ensdorf hin kanalisiert ist. Scharf zu trennen sind also der eigentliche Saarkanal, meist Saarkohlenkanal genannt nach dem hauptsächlich auf ihm verkehrenden Massengut der Kohle,*) die kanalisierte Saar von Saargemünd bis Ensdorf und die für den Kohlenabsatz heute nicht mehr ins Gewicht fallende freie Saar von Schleuse Ensdorf bis zur Mündung der Saar in die Mosel. Mit Bezug auf die kanalisierte Saar ist noch zu bemerken, daß die Strecke Saargemünd—Louisenthal bereits 1865 betriebsfähig wurde, während die Strecke Louisenthal—Ensdorf erst in den Jahren 1875—1879 ausgebaut worden ist.

An den Ufern der kanalisierten Saar liegen die fiskalischen Ladestellen, deren wichtigste aus der 1866 wieder eröffneten Kohlwage hervorgegangen ist, indem letztere mit dem Malstatter Hafen und der zugehörigen Hafeninsel zu einem ansehnlichen Hafenkomplex vereinigt und durch die Hafenbahn mit einer Reihe bedeutender Gruben verbunden worden ist. Auf eine Beschreibung der Hafenanlagen mit ihren Lager- und Verladeeinrichtungen muß hier verzichtet werden, desgleichen auf eine Schilderung der Entwicklung und Ausgestaltung der übrigen Ladestellen, die lediglich dem Namen nach hier aufgezählt werden sollen: es handelt sich neben dem Saarbrücker Kanalhafen um die Ladestellen bei Louisenthal, Wehrden und Ensdorf.**)

In dem Staatsvertrag zwischen der preußischen und französischen Regierung vom 4. April 1861 wegen Herstellung des Saarkanals hatten sich die beiden Kontrahenten verpflichtet, den Kanal so ausführen zu lassen, daß er „hinsichtlich seiner Schiffbarkeit den nämlichen Anforderungen wie der Rhein-Marnekanal entspreche.“***) Demgemäß waren die Dimensionen des Kanals und der Ladestellen auf 200 t-Schiffe zugeschnitten, wobei aber von vornherein auf eine eventuelle Vergrößerung der Anlagen und Schiffsgefäße bereits Bedacht genommen war.

*) Im Jahre 1908 passierten nach Angabe der Binnenschiffahrtsstatistik des Kaiserlichen Statistischen Amtes neben 411 688 t Kohle und 270 t Koks nur 5215 t sonstige Güter die Schleuse Güdingen, welche die Verbindung zwischen der Saar und dem Saarkanal herstellt, zu Berg d. h. in der Richtung des Kanals. Die Rückfracht, welche im gleichen Jahr mit 319 120 t etwa $^3/_4$ der Bergfahrt beträgt, besteht zum überwiegenden Teil aus Eisenerz, Steinen und Steinwaren.

**) Die genannten Anlagen sind nach Jordan, der Saarkanal usw. S. 14 aus Fonds der königlichen Bergverwaltung gebaut worden, nur die Fortsetzung der Kanalisierung unterhalb Louisenthal ist aus Fonds der allgemeinen Staatsverwaltung bezahlt worden. Nach Fertigstellung der Anlagen wurde ein der Saarbrücker Berwerksdirektion unterstehendes Hafenamt Malstatt gebildet.

***) Jordan, Der Saarkanal usw. S. 2.

Analog den Abmessungen des Rhein-Marnekanals erhielten Saarkanal und kanalisierte Saar eine Tiefe von 1,6 m, die den Schiffen eine Einsenkung von 1,4 m gestattete.*)

Der so erfolgte Anschluß des Saarbrücker Steinkohlenbeckens an das französische Kanalnetz machte eine Kohlenversendung einerseits nach Châlons, Epernay, Reims und Paris möglich, anderseits aber auch nach Straßburg, Mülhausen, Besançon, Lyon sowie Hüningen und Basel, denn die Verbindung des Saarkanals mit dem Rhein-Marnekanal stellt zugleich eine indirekte Verbindung des ersteren via Straßburg mit dem Rhein-Rhônekanal und seinen Seitenkanälen dar. All dies ist denn auch dafür bestimmend gewesen, daß, als Frankreich zu einer Vertiefung seiner Kanäle auf 2 m bei einem Tiefgang der Schiffe von 1,80 m schritt, man einen entsprechenden Ausbau des zu Deutschland gehörigen Teiles des Rhein-Marnekanals sowie des Saarkanals und seiner Fortsetzung im Jahre 1895 vollzog. Diese Vertiefungsarbeiten, denen Erweiterungsbauten an den zahlreichen Schleusen notwendig folgen mußten, ermöglichten nunmehr die Verwendung von 300 t-Schiffen und damit eine ertragsreichere Kohlenschiffahrt. Allgemein geht das 300 t-Schiff bei Pferdezug in beladenem Zustand täglich 12—20 km, leer 20—30 km, sodaß es also vom Saarbrücker Hafen ab den Weg nach

Straßburg	bei	einer	Entfernung	von	167	km	in	etwa	10—11 Tg.,
Colmar	„	„	„	„	244	„	„	„	15—16 „
Mülhausen	„	„	„	„	274	„	„	„	16—18 „
Paris	„	„	„	„	591	„	„	„	35—40 „

beladen zurückzulegen vermag. Um die teuere Beförderungsart, wie sie der Pferdezug darstellt, zu verbilligen, sind wiederholt Versuche mit Motorbooten gemacht worden; sie scheinen aber zu einer Ablösung der tierischen durch maschinelle Kraft keine rechte Handhabe geboten zu haben. Jedenfalls ist bis heute der Treidelzug durch Pferde der allein herrschende geblieben. Schleppversuche mittelst besonderer, durch Dampf betriebenen Schleppboote scheiterten an der Bauart der Schleusen insofern, als jeweils eine besondere Schleusung der Schleppboote erforderlich geworden wäre.

Es ist bereits gesagt, daß der Saarkanal in den ersten Jahren seines Bestehens dem Saarbrücker Kohlenbergbau die Möglichkeit gab, sein Absatzgebiet auf Kosten der französischen und belgischen Zechen weiter auszudehnen. Demgegenüber darf nicht übersehen werden, daß im weiteren Verlauf der Entwicklung die Kohlenverschiffung auf dem Saarkanal infolge der Einwirkung des im Jahre 1882 eröffneten französischen

*) Der erwähnte Staatsvertrag zwischen Preußen und Frankreich ist nach dem Kriege von 1870/71 im Frankfurter Frieden aufgehoben worden und der auf elsaß-lothringischem Gebiet liegende Teil des Saarkanals reichsländisches Eigentum geworden. Vergl. Jordan, Der Saarkanal usw. S. 15.

Ostkanals*) einen empfindlichen Rückgang erlitt. Zweifellos ist der Zweck, den die östlichen Departements mit der Herstellung des Ostkanals verfolgt und erreicht haben, derjenige gewesen, einen direkten Wasserweg nach dem belgischen Kohlenbecken mit niedrigen Frachtkosten zu schaffen, um bei den Kohlenbezügen nicht ausschließlich auf die Saargruben angewiesen zu sein. Der Rückgang des Kohlenvertriebes mittelst des Saarkanales hat übrigens auch noch durch die im Jahre 1891 angeordnete vorübergehende Aufhebung der Ausfuhr nach Frankreich wegen des Ausstandes von 1889/90 eine namhafte Verstärkung erlitten. Von Einwirkung auf die Höhe der Versandziffern des Saarkanals ist ferner seit 1896 die stärkere Aufnahme der Schiffahrt auf dem Oberrhein bis nach Lauterburg und Straßburg, die eine Befestigung der Position der konkurrierenden Ruhrkohle sowie neuerdings der englischen Kohle bedeutet. Insbesondere hat die Vertiefung der reichsländischen Kanäle der belgischen Kohleneinfuhr große Vorteile gebracht, indem die Umladung aus den größeren belgischen Schiffen in die kleinen, bis zu 200 t fassenden Kähne fortfiel und damit die Unkosten sich verringerten.

Nach alledem drückt sich ziffernmäßig die Bedeutung des Saarkanals für das Saarkohlengeschäft folgendermaßen aus:

Kohlenverschiffung auf dem Saarkanal.

Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen
1865	12 863	1890	492 805	1904	566 226
1870	343 405	1895	448 888	1905	491 377
1875	538 277	1900	573 753	1906	560 399
1880	531 041	1901	509 659	1907	474 033
1884	693 208	1902	523 617	1908	411 688
1885	653 466	1903	646 003		

Die Hauptmengen davon überschritten die Zollgrenze des Rhein-Marnekanals bei Lagarde, während im letzten Jahrzehnt an der Zollgrenze des Rhein-Rhônekanals bei Alt-Münsterol

*) Der französische Ostkanal beginnt an der belgischen Grenze bei Givet und erstreckt sich über Sédan, Verdun, Commercy und Epinal bis zur Saône hin. Durch ihn ist eine ausgezeichnete, den Anforderungen der Neuzeit entsprechende Wasserverbindung der belgischen Seehäfen mit Marseille zustande gekommen. Die Schiffsfrachten auf dem Ostkanal, die im Anfang reichlich hoch waren, sanken bald infolge mehrfach sich einstellender Rückfrachten, sodaß belgische Kohlen von den achtziger Jahren ab auf dem Rhein-Marnekanal sogar nach Elsaß-Lothringen vorzudringen vermochten und namhafte Veränderungen in den Absatzverhältnissen Frankreichs hervorriefen.

nur etwa 20–30000 t Saarkohle jährlich durch die Ausfuhrstatistik erfaßt wurden.*) Die Koksverschiffung auf den Kanälen ist neuerdings so unbedeutend, daß sie hier ganz außer acht gelassen werden kann. Was die Beteiligung der einzelnen fiskalischen Ladestellen am Verschiffungsgeschäft anlangt, so stellen sich die Verhältnisse folgendermaßen. Auf dem Wasserweg gelangten zur Verladung:**)

im Jahre	im Hafen zu Malstatt	in Louisenthal	in Wehrden (Grube Gaislautern)	in Ensdorf (Grube Kronprinz)	Insgesamt
	t	t	t	t	t
1904	392 547	114 219	21 070	1 643	529 479
1905	384 465	93 147	18 388	1 170	497 170
1906	399 886	103 546	10 171	1 248	514 851
1907	370 140	97 954	3 895	3 091	475 080
1908	260 819	93 363	8 209	1 608	363 999
1909	277 721	111 123	—	997	389 841

Der Schiffsabsatz der Privatgrube Hostenbach figuriert in der obigen sowie den beiden folgenden Statistiken nicht, worauf zu achten ist, wenn man die drei Tabellen in Beziehung zu der Zahlenreihe auf Seite 41 bringt, bei welcher das Kaiserliche Statistische Amt hinsichtlich der Jahre 1900—1908 nicht nach Staats- und Privatbetrieb scheidet.

Wie sich die verschifften Mengen auf die einzelnen Flüsse und Kanäle schließlich verteilen, dafür geben für das erste Dezennium des laufenden Jahrhunderts die beiden folgenden Zusammenstellungen Aufschluß. Von den zu Wasser abgesetzten Mengen gingen:***)

*) Hinsichtlich der Tabelle auf Seite 41 ist noch zu bemerken, daß die Zahlen von 1865—1895 den Statistiken von Jordan und Zörner entstammen, diejenigen der Jahre 1900—1908 der Binnenschiffahrtsstatistik des Kaiserlichen Statistischen Amtes, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß in den Zahlen für 1900—1908 auch der relativ unbedeutende Kanalabsatz der einzigen Privatgrube des Saarreviers Hostenbach mitenthalten ist. — Die Ziffer für 1884 ist deshalb aufgeführt, weil sie die höchste Versandziffer, die je erreicht worden ist, darstellt.

**) Zusammengestellt nach den einzelnen Jahrgängen der Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen.

***) Die Zahlen der Jahre 1900—1903 basieren auf einer Statistik Zörners, diejenigen der Jahre 1904—1909 auf den entsprechenden Jahrgängen der Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen.

im Jahre	nach der unteren Saar und Mosel	nach der Saône und Loire	nach der Seine, Marne, Oise, Meuse, etc.	nach dem Saarkanal, Rhein-Marnekanal, Rhein-Rhônekanal etc.	Insgesamt
	t	t	t	t	t
1900	10 254	34 550	—	553 794	598 598
1901	8 168	27 693	—	481 695	517 556
1902	5 575	8 939	4 685	474 878	494 077
1903	2 716	7 047	16 610	577 760	604 133
1904	2 283	21 014	3 865	502 317	529 479
1905	1 763	14 995	3 020	477 392	497 170
1906	1 437	10 621	17 135	485 658	514 851
1907	2 619	14 403	5 190	452 868	475 080
1908	1 984	6 034	280	355 701	363 999
1909	1 001	10 130	—	378 710	389 841

Die in der vorletzten Spalte der obigen Tabelle aufgeführten Versandmengen setzen sich wie folgt zusammen. Von den in der Richtung des Saarkanals verschifften Saarkohlen gingen:

im Jahre	nach Stationen desselben	nach den westlichen Stationen des Rhein-Marnekanals	nach den östlichen Stationen des Rhein-Marnekanals	nach Stationen des Rhein-Rhônekanals	nachdem französischen Ostkanal	nach verschiedenen anderen französ. Kanälen	nach Hüningen	Insgesamt
	t	t	t	t	t	t	t	t
1900	5 717	203 162	73 839	224 820	7 477	19 334	19 445	553 794
1901	1 677	177 760	66 907	205 525	3 021	16 040	10 765	481 695
1902	2 111	169 066	58 603	209 206	4 860	22 020	9 012	474 878
1903	5 608	224 950	55 745	237 304	11 608	38 572	3 973	577 760
1904	6 952	175 202	64 990	212 081	21 730	18 927	2 435	502 317
1905	7 583	192 201	46 797	188 080	17 458	23 083	2 190	477 392
1906	7 195	194 666	34 495	178 501	30 332	37 734	2 735	485 658
1907	10 302	151 024	34 915	185 237	35 766	34 824	800	452 868
1908	9 971	95 253	31 532	165 045	35 018	17 582	1 300	355 701
1909	10 756	109 323	32 240	159 769	46 926	19 296	400	378 710

Fassen wir die im Verlauf unserer Betrachtung gewonnenen Resultate zusammen, so können wir sagen, daß der Saarkanal in seiner Funktion als Saarkohlen-Abfuhrweg mit der allgemeinen Entwicklung des Saarbrücker Bergbaues nicht gleichen Schritt zu halten vermocht hat. Die Erwartungen, welche man anfänglich an diese neue Verkehrsstraße geknüpft hat, sind in dem erhofften Maße nicht in Erfüllung gegangen. Es „blieb der Saarkohlenkanal lediglich ein Sicherheitsventil, durch das der staatliche Saarkohlenbergbau den Überschuß an Kohlenerzeugung abblies, den er im Inland nicht unterzubringen vermochte. Er

wurde niemals eine selbständige wirtschaftliche Verkehrsgröße."*) Und doch ist „bei der großen Wichtigkeit des Wasserabsatzes, welcher den Gruben über die schwierigsten Zeiten des Kohlenabsatzes in den Sommermonaten hinweg hilft und regelnd auf die glatte Unterbringung ihrer Erzeugnisse hinwirkt, eine Steigerung der Versandziffern entschieden anzustreben." **)

Indem wir uns nunmehr der Frage der Schiffsfrachten zuwenden, können wir uns bezüglich der Frachten für Kohlenversendungen auf der unteren Saar kurz fassen. Da die Schifffahrt hier mit Hindernissen der verschiedensten Art zu rechnen hat, liegt es auf der Hand, daß die Frachtsätze meist sehr hoch sind und von dem Tarif der dem Ufer entlang laufenden Saarbahn unterboten werden. Demgemäß kommen für den Kohlenbezug saarabwärts auch nur einige wenige uferanliegende Konsumenten in Frage, und diese auch nur zu Zeiten günstigen Wasserstandes. Im Hinblick auf die absolute Bedeutungslosigkeit der Kohlenschiffahrt auf der freien Saar haben wir uns um die Beibringung von Zahlen nicht bemüht.

Was dagegen die Schiffsfrachten mit Bezug auf den Saarkanal betrifft, so ist ihre Höhe einem außerordentlich starken Wechsel im Lauf der Jahre unterworfen gewesen. In erster Linie ist für die Höhe der Schiffsfrachten natürlich das Verhältnis von Angebot und Nachfrage bestimmend. Steht einer lebhaften Nachfrage nach Schiffskohlen eine Minderheit von Frachtführern gegenüber, so haben die Preise für Schiffsraum die Tendenz, in die Höhe zu gehen; bleibt die Nachfrage nach Kahnraum hinter einem vermehrten Angebot zurück, so werden die Frachtsätze sich in einer absteigenden Linie bewegen. Aus dieser einfachen Überlegung heraus erklärt es sich, warum beispielsweise die Frachten für Mülhausen, die im Durchschnitt der Jahre 1866—69 : 5.30 M. pro Tonne betrugen, in der zweiten Hälfte des Jahres 1870 plötzlich auf 13.40 M. pro Tonne hinaufschnellten, um in den folgenden Jahren sich wieder auf einen Durchschnitt von 3.50—5.60 M. pro Tonne zu begeben. Der ungewöhnlich hohe Satz vom Herbst 1870 basiert eben auf dem Umstand, daß die Eisenbahnen in erster Linie durch die Armeebedürfnisse in Anspruch genommen waren und für die hohen Frachtmengen, die in dieser Zeit dem Saarkanal zuströmten, nicht hinreichend Schiffsraum erhältlich war. Auch die Frachten des Jahres 1871 wiesen noch eine abnorme Höhe auf und sind in gleicher Weise auf den bei den Eisenbahnen herrschenden Wagenmangel und die durch ihn bedingte außerordentliche Inanspruchnahme des vorhandenen Schiffsraumes zurückzuführen.

Im weiteren Verlauf der Entwicklung des Kanalbetriebes waren dann die Schiffsfrachten nur noch geringen Schwankungen unterworfen; auf Saarbrücken als Versandstelle bezogen,

*) Tille, Saarflößerei usw. S. 39.
**) Zörner, Absatzverhältnisse usw. S. 36.

ergab sich für die Zeit von 1875–1895 beispielsweise bei Mülhausen ein mittlerer Satz von 4 M., bei Dombasle ein solcher von 2 M. und bei Paris ein solcher von 7 M. pro Tonne. Die Vertiefung der reichsländischen Kanäle in Verbindung mit der Einführung des 300 t-Schiffes hat schließlich von 1895 ab eine Verbilligung des Wassertransportes in der Weise zur Folge gehabt, daß die eben genannten Durchschnittsfrachtsätze für Mülhausen, Dombasle und Paris sich auf 3 bezw. 1,6 bezw. 4,6 M. pro Tonne ermäßigten.

Um die Gestaltung der Schiffsfrachten auch noch von einer anderen Seite zu beleuchten, seien die Tonnenkilometersätze für einige Hauptabsatzplätze, soweit Zahlen zur Verfügung stehen, zusammengestellt. Als Ausgangspunkt ist wieder der Saarbrücker Hafen gewählt. Danach betrug der Tonnenkilometersatz in Pfennigen:

im Jahre*)	für Dombasle bei einer Entfernung von 134 km	für Straßburg bei einer Entfernung von 167 km	für Colmar bei einer Entfernung von 244 km	für Mülhausen bei einer Entfernung von 274 km	für St. Dizier bei einer Entfernung von 340 km	für Paris bei einer Entfernung von 592 km
1883	1,92	1,89	1,67	1,51	1,42	1,35
1900	—	1,43	—	1,17	—	0,90
1907	1,46	1,20	1,03	1,09	1,—	0,95
1908	1,42	1,32	1,15	1,09	1,06	0,85
1909	1,27	1,26	1,07	1,06	1,—	0,88
1910	1,19	1,20	1,05	1,02	1,—	0,91

Man sieht, der Einheitssatz wird mit der größeren Entfernung geringer, eine Tatsache, die sich einfach aus den Selbstkosten des Schiffers erklärt. Bis zur Verdingung und Beladung seines Schiffes hat er immer mehrere Tage, manchmal sogar ganze Wochen zu warten, ebenso verursacht am Bestimmungsort die Entladung Zeitverluste. Je größer aber die Entfernungen, um so günstiger wird das Verhältnis der Fahrstunden zu den Stehstunden und um so geringer die Selbstkosten, die bekanntlich einen ausschlaggebenden Faktor in der Preisbestimmung bilden.

Wenn im Vorhergehenden gesagt worden ist, daß die Höhe der Frachtsätze sich in erster Linie und auf die Dauer durch das Gesetz von Angebot und Nachfrage d. h. also den Frachtenmarkt bestimmt, so ist anderseits natürlich eine ganze Reihe

*) Die Zahlen von 1883 stammen von Jordan, Absatzverhältnisse usw. S. 23, diejenigen von 1900 von Zörner, Absatzverhältnisse usw. S. 37, endlich basieren diejenigen der Jahre 1907–1910 auf privaten Angaben der Kohlengroßhandlung Röchling, Saarbrücken.

anderer Faktoren ebenfalls zu berücksichtigen, beispielsweise die vermehrten Schwierigkeiten, die sich der Schiffahrt auf dem Zweigkanal des Rhein-Rhônekanals ab Mülhausen nach Hüningen entgegenstellen und daher relativ höhere Frachtsätze für Hüningen als für Mülhausen im Gefolge haben.

Wichtiger als dies sind die Störungen, die durch im Sommer nicht ganz zu vermeidende Schließungen der Kanäle hervorgerufen werden. Sobald eine solche Sperrung in Aussicht steht, sind die Schiffer nicht mehr zu bewegen, zu den alten Sätzen zu fahren. Hinzu kommt, daß in solchen Fällen die Konsumenten ihre Aufträge beschleunigen und dadurch auch ihrerseits zu Erhöhungen der Frachtsätze beitragen. Weniger ins Gewicht fallen die Störungen in der Winterszeit, weil um diese Zeit an sich nicht sonderlich viel Aufträge vorzuliegen pflegen.

Dem Wassermangel in den Kanälen hat man in der Weise wirksam vorzubeugen gewußt, daß der See bei Gondersingen, der bei dem Bau des Rhein-Marnekanals als Speisereservoir künstlich angelegt worden ist und seit Eröffnung des Saarkanals auch diesem zur Wasserversorgung dient, in den Jahren 1880/82 durch Erhöhung des Dammes auf einen Fassungsraum von 13½ Millionen Kubikmeter gebracht worden ist, von denen 12 Millionen Kubikmeter zum Betrieb der Kanäle abgegeben werden können.*) Wenn gleichwohl seit Einführung der 300-t-Schiffe öfters Wassermangel eingetreten ist, so ist dies wohl immer auf abnorm regenarme Zeiten zurückzuführen gewesen. Nach Ansicht der reichsländischen Regierung ist zu befürchten, daß in Zukunft durchschnittlich alle zehn Jahre einmal Mangel an Speisungswasser eintritt, namentlich wenn zwei oder mehr trockene Jahre aufeinander folgen.**)

Eine andere Frage ist, ob es richtig ist, daß die Schiffsfrachten in ihrer Höhe von den Tarifen der konkurrierenden Eisenbahnen in der Weise beeinflußt werden, daß sinkende Eisenbahntaxen sinkende Schiffsfrachtsätze bedingen und umgekehrt. Von abstrakt-theoretischen Überlegungen ausgehend, wird man eine derartige Beeinflussung bejahen können. Es ist sehr wohl denkbar, daß mittelst einer gemäßigten Tarifpolitik der Eisenbahnen vermehrte Gütermassen vom Wasser auf die Schiene hinübergezogen werden können, wodurch es bewirkt wird, daß, da das Angebot an Kahnraum ungefähr gleichbleibt und nur die Nachfrage nach solchem sinkt, die Schiffsfrachtsätze eine fallende Tendenz bekunden. Umgekehrt wird eine Tariferhöhung der Eisenbahnen die Nachfrage nach Kohlenkähnen und damit den Preis für Laderaum erhöhen.

Auf das Saarkohlengeschäft zugeschnitten, wird die Frage von Jordan als einem Sachverständigen nicht ganz im Sinne der vorstehenden theoretischen Lösung erledigt. Wenn von der Tatsache ausgegangen wird, daß in den siebziger und

*) Jordan, Absatzverhältnisse usw. S. 7.
**) Zörner, Absatzverhältnisse usw. S. 37.

achtziger Jahren beim Saarkohlenverkehr „neben den gewaltigen Schwankungen der Schiffsfrachten die Eisenbahntarife nach reichsländischen und französischen Stationen nur verhältnismäßig unbedeutende Veränderungen erfahren haben,"*) so ist dies nach Jordan ein Argument dafür, daß der Abhängigkeit der Schiffsfrachten von den Tarifen konkurrierender Bahnen hinsichtlich ihrer Höhe eine besondere Bedeutung nicht beizumessen ist. Dieser generellen Feststellung gegenüber glaubt Jordan auch im einzelnen den Nachweis für die Richtigkeit seiner Behauptung erbringen zu können, indem er u. a. auf die Tariferhöhung vom 1. August 1874 betreffend den Eisenbahnversand von Saarkohlen nach reichsländischen und französischen Stationen hinweist. Während dieselbe längere Zeit hindurch beibehalten worden sei, hätten die Jahre nach 1874 im Kanalverkehr sinkende Frachtsätze gebracht.

Indem wir zu der Frage Stellung nehmen, vermögen wir die Anwendbarkeit der aus unseren obigen theoretischen Erwägungen gewonnenen Resultate auf den Saarkohlenversand nicht von der Hand zu weisen. Die Argumente, welche Jordan für seine abweichende Ansicht ins Feld führt, scheinen uns der rechten Stichhaltigkeit zu entbehren. Wenn die Schiffsfrachten s. Zt. im Vergleich zu den Eisenbahntaxen abnorm große Schwankungen aufwiesen, so ist dabei des Umstandes zu gedenken, daß bei der Saarkanalschiffahrt in jenen Tagen von einem regulären Betrieb im Sinne des Bahnbetriebes noch nicht die Rede sein konnte. Heute, wo auch im Verschiffungsgeschäft des Saarkohlenbergbaues eine gewisse Stabilität zu konstatieren ist, liegen die Dinge wesentlich anders: eine größere Gleichartigkeit in der Gestaltung der Frachtverhältnisse hat sich im Verlauf der Entwicklung eingestellt.

Es steht in keinem Gegensatz zu unserem soeben präzisierten Standpunkt, wenn allgemein mit Bezug auf die Verfrachtung der Saarkohle gesagt wird, daß die Schiffsfrachten in ihrem Auf und Ab eine stärkere Fühlung mit den Konjunkturverhältnissen nehmen als die Eisenbahntarife, denen die notwendige Elastizität und schnelle Anpassung an die Volkswirtschaft mehr oder minder abzusprechen ist, ohne daß damit freilich ein Vorwurf für die Eisenbahnen verknüpft werden soll, denn bei den ausgedehnten Betrieben, wie sie unsere Staatsbahnen und insbesondere die einen Riesenbetrieb sans pareil verkörpernde preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft repräsentiert, muß notwendigerweise der allgemeine Überblick getrübt sein und müssen die Tendenzen des Marktes teilweise unwirksam bleiben.

Von Wichtigkeit für die Frage der Kohlenfrachten auf dem Saarkanal ist übrigens auch der Gang des Kanaltransportgeschäftes im benachbarten Frankreich. Bietet dasselbe den Schiffern größere Vorteile als das Saarkohlengeschäft, so wird

*) Jordan, Der Saarkanal usw. S. 64.

dies eine Verringerung des Angebotes an Laderaum und somit eine Frachterhöhung im Gefolge haben und umgekehrt. Der Stand der Frachten auf dem Rhein ist heute für die Frachtverhältnisse auf dem Saarkanal noch bedeutungslos; ob er bei einem eventuellen Ausbau der Saar und Mosel zu Großschifffahrtswegen von Einfluß werden würde, kann nicht ohne weiteres bejaht werden. Dem regen Schiffsverkehr, der zweifellos mit der Saar- und Moselkanalisierung sich einstellen würde und eine heute noch nicht bestehende Verbindung der Rheinschiffahrt mit der Saarschiffahrt brächte, stünde gegenüber, daß die 600-t-Schiffe, wie sie für den Betrieb der Mosel- und Saarschiffahrt ins Auge gefaßt sind, für den Saarkanal und das anschließende reichsländische und französische Kanalsystem, die beide in ihrer Anlage auf das 300-t-Schiff zugeschnitten sind, nicht in Betracht kommen könnten.

Um den Abschnitt über das Schiffsfrachtenwesen zum Abschluß zu bringen, sei noch in eine kurze Betrachtung der bisher zur Erhebung gekommenen Schiffahrtsabgaben eingetreten.

Vor dem deutsch-französischen Krieg wurde sowohl von der preußischen als auch der französischen Regierung eine Schiffahrtsabgabe auf dem Saarkanal erhoben, und zwar in Frankreich auf Grund des Dekretes vom 9. Februar 1867, in Preußen nach Maßgabe des Regulativs vom 9. Mai 1867. Der preußische Tarif kannte drei Güterkategorien, deren letzte neben Holz und Erzen auch Kohle und Koks in sich schloß und die Erhebung von 0,10 alten Pfennigen pro Zentner und Meile vorsah. Die Abgabe ist zunächst in Elsaß-Lothringen alsbald nach dem Krieg in Fortfall gekommen, sodann auf preußischem Gebiet, während sie sich in Frankreich bis 1880 hielt, dann aber gänzlich aufgehoben wurde.*)

Ein zweites Mal ist man zur Erhebung von Schiffahrtsabgaben geschritten, als die Fahrtiefe der reichsländischen Kanäle mit den Abmessungen der belgischen und französischen Kanäle in Übereinstimmung gebracht wurde. Es war dies, wie oben gezeigt worden ist, das Jahr 1895. Die preußische Regierung schloß sich damals dem Vorgehen der elsaß-lothringischen Regierung an, indem sie die Saar von der Grenze bis nach Saarbrücken auf minimal 2 m vertiefte.

Die gesamten Vertiefungsarbeiten verursachten Unkosten in Höhe von 7 Millionen Mark, deren Verzinsung und Amortisation den Anstoß zu der neuerlichen Erhebung von Schiffahrtsabgaben gab. Auf reichsländischem Boden beträgt die letztere 0,2 Pfg. pro tkm und stellt insofern eine erhebliche Mehrbelastung der Saarkanalschiffahrt dar, als die Kohlen, welche von Belgien auf dem französischen Ostkanal in das Absatzgebiet des Saarfiskus eindringen, sowie die Ruhrkohlen, die sich der Rheinstraße bedienen, um sich in den östlichen Absatzgebieten des Saarkohlenhandels vorzuschieben, durch

*) Jordan, Der Saarkanal usw. S. 70.

ähnliche Abgaben nicht beschwert werden. An eine Abwälzung der Abgaben vom Versender bezw. Empfänger auf den Saarschiffer ist bei dem geringen Verdienst des letzteren nicht zu denken.*)

Wiederholt ist im Vorhergehenden die Frage der Mosel- und Saarkanalisierung gestreift worden. Eine Abhandlung, die sich mit den Absatzwegen der Saarkohle befaßt, darf an diesem Projekt nicht achtlos vorübergehen, und dies um so weniger, als die Frage der Mosel- und Saarkanalisierung in den letzten Jahren in ein neues Stadium eingetreten ist.

Betrachten wir zunächst in Kürze das Kanalisierungsprojekt an sich, um sodann in eine Behandlung der Frage einzutreten, ob und welche Verschiebungen hinsichtlich der Absatzgebiete der Saarkohle und der Bergwerkserzeugnisse anderer Provenienz infolge der Kanalisierung eintreten dürften.**)

Im Vorhergehenden ist die Kohlenschiffahrt auf der unteren, sogen. freien Saar einer etwas ausführlicheren Betrachtung unterzogen worden, und wir haben dabei die Feststellung gemacht, daß, während vor der Mitte des verflossenen Jahrhunderts die Kohlenverschiffung saarabwärts in einem für die damalige Zeit groß zu nennenden Umfang betrieben wurde, sie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mehr und mehr zurückging, um in den letzten Jahren ganz zum Erliegen zu kommen.

Seit mehr als 30 Jahren nun ist das Projekt einer Kanalisierung der Mosel von Metz bis Koblenz in Verbindung mit einer Kanalisierung der unteren Saar von Saarbrücken bis zur Mündung in die Mosel bei Conz bald in der einen, bald in der anderen Richtung ventiliert worden und hat die beiden westdeutschen Industriezentren bald als Befürworter, bald als Gegner gesehen. Im März 1911 ist endlich durch die 19. Kommission des Reichstages zur Vorbereitung des Gesetzentwurfes betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben die Aufnahme der Mosel- und Saarkanalisierung in den Gesetzentwurf als eines gleichzeitigen

*) Nach Werneburg, Die Rentabilität der Saarkanalisierung, Saarbrücken 1906, S. 5 und 6, bleibt für den Schiffer im Mittel nur ein Jahresreingewinn von 1500 Mark.

**) Als Unterlage der folgenden Betrachtung dient dem Verfasser ein im staatswissenschaftlichen Seminar zu Freiburg i. B. am 17. Juni 1911 gehaltener Vortrag über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Mosel- und Saarkanalisierung, in welchem an die Untersuchungen Schumacher's sowie eine Reihe von Denkschriften der Saarbrücker und Duisburger Handelskammern als der Interessevertreterinnen der beiden westdeutschen Industriezentren angeknüpft wurde. Auch die in einer Anzahl von Bänden durch Tille besorgten Reden des Freiherrn von Stumm-Halberg sind zur Erfassung der Materie herangezogen. Es würde zu weit führen, die zahlreichen Arbeiten getrennt nach Titel und Verfasser hier aufzuführen. Auf einzelne wichtigere Schriften wird im Folgenden verwiesen.

Projektes neben der Main- und Neckarkanalisierung beschlossen worden, doch ist bei der Verabschiedung des genannten Gesetzes Ende 1911 dieser Beschluß im Plenum des Reichstages durch die Mehrheitsparteien zu Fall gebracht worden. In gleicher Weise lehnt es die preußische Staatsregierung fortgesetzt ab, die Großkanalisierung der Mosel und Saar ihrer Verwirklichung entgegenzuführen.

Die Kanalisierung, welche einen Kostenaufwand von insgesamt ca. 102,4 Millionen Mark erfordern würde, sollte in der Hauptsache dem Verkehrsbedürfnis der niederrheinisch-westfälischen sowie der lothringisch-luxemburgischen und Saareisenindustrie dienstbar gemacht werden und findet, wie gesagt, seitens der einzelnen Interessenten die verschiedenste Beurteilung. Es ist für diese Abhandlung unerheblich, ob die Vorteile, welche die projektierte Kanalisierung bringen dürfte, die durch den Bau für einzelne Interessenten sich ergebenden Nachteile überwiegen würden; in diesem Zusammenhang ist es vielmehr nur von Bedeutung, der Frage nachzugehen, ob der Saarkohlenbergbau von der Kanalisierung der Saar und Mosel Vorteile zu gewärtigen haben würde, oder ob hinsichtlich der Absatzverhältnisse von seinem Standpunkt aus nachteilige Verschiebungen eintreten dürften. Eine klare Erfassung der Lage erscheint gerade hier um so mehr geboten, als der staatliche Saarbergbau bisher beim Bau von Wasserstraßen allgemein schlechte Erfahrungen gemacht hat. Es ist bereits darauf hingewiesen, wie die Eröffnung des französischen Ostkanals in gewissem Umfange zwar das Absatzgebiet der Saarkohle erweitert hat, zugleich aber an vorher unbestrittenen Absatzplätzen die belgischen und nordfranzösischen Kohlen als Konkurrenten sich einstellten und die erhofften Vorteile in Nachteile verwandelten. Es ist auch schon der bis Lauterburg und Straßburg ausgedehnten Rheinschiffahrt Erwähnung getan, durch welche die Ruhrkohle und neuerdings die englische Kohle in die Lage versetzt wurden, die Monopolstellung, deren sich die Saarkohle in einzelnen Teilen Süddeutschlands und der Schweiz erfreute, mühelos zu untergraben. Auf diesen Punkt ist bei den Verhandlungen über die zu erstrebende Kanalisierung seitens der Bergverwaltung immer und immer wieder hingewiesen und betont worden, daß im Falle des Zustandekommens der Kanalisierung „durch geeignete Ausgleichsmaßregeln dafür Sorge getragen werden müsse, daß solche Folgen wie die geschilderten nicht wieder in Erscheinung treten.“ *)

In einer seiner Reden hat s. Zt. der führende Mann in der Saarindustrie, Freiherr von Stumm-Halberg, zur Frage der Mosel- und Saarkanalisierung mit Bezug auf die durch letztere bedingte Gestaltung der Absatzverhältnisse der Saarbrücker

*) Zörner, Absatzverhältnisse usw. S. 35.

Steinkohlengruben Stellung genommen*) und von vornherein den Satz aufgestellt, daß, so entschiedene Kanalfreunde auch innerhalb der staatlichen Bergwerksverwaltung sich befänden, innerhalb der kompetenten Behörden nur eine Stimme darüber sei, daß es sich in der Tat nur um das Maß des Nachteiles, in keiner Weise aber um die Tatsache der Nachteile selbst handele. Dieser vor der Jahrhundertwende gefallenen, und zwar damals zu Recht gefallenen Äußerung kommt heute unter den veränderten Verhältnissen kein Anspruch auf Gültigkeit mehr zu. Daran änderen auch nichts die Ausführungen Schumachers, der, den Gedanken Stumms aufgreifend, in seinen neueren Untersuchungen behauptet, daß die Mosel- und Saarkanalisierung die Saarbrücker Kohlen- und Koksindustrie gegenüber den Ruhrkohlen und Ruhrkoks nur noch weiter einseitig benachteiligen würde, weshalb aus dem fiskalischen Saarkohlenbergbau ein starkes Interesse gegen die Kanalisierung hervorgewachsen sei, freilich ohne recht deutlich zum Ausdruck zu gelangen, denn als Staatsbetrieb sei jener gehalten, im Kampf der Meinungen und Interessen über den Parteien zu stehen.

Indem wir selbst zu der Angelegenheit Stellung nehmen, müssen wir analysierend zunächst der Frage nachgehen, wie sich die Absatzverhältnisse des Saarbergbaues in der Richtung nach dem Rhein zu künftig wahrscheinlich gestalten würden, wenn sich das Projekt der Mosel- und Saarkanalisierung nicht verwirklichen sollte.

In die Betrachtung ist hier als neues Moment der zur Zeit im Bau begriffene Rhein-Weserkanal einzubeziehen. Die Fertigstellung und Eröffnung des Rhein-Hernekanals als des westlichen Teiles dieser großen Wasserverbindung des Rheines mit der Weser wird dem rheinisch-westfälischen Kohlenbergbau unter allen Umständen Vorteile bringen und in dem oben angenommenen Falle des Nichtzustandekommens des südwestdeutschen Kanalisierungsprojektes die Konkurrenzfähigkeit der Ruhrkohle gegenüber der Saarkohle verbessern, indem die Bahnvorfracht, mit welcher der größte Teil der Ruhrzechen heute zu rechnen hat, sowie die Lager- und Umschlagskosten am Rheinhafen mit der Eröffnung der neuen Wasserstraße in Fortfall kommen. Mit anderen Worten gesagt, wird die Ruhrkohle alsdann den ganzen Weg von Dortmund bis Koblenz ohne jeden Umschlag zu Schiff zurücklegen können, während der Saarkohle ihre reine Bahnfracht bis Koblenz verbliebe. Daß ihre Wettbewerbsfähigkeit dabei eine bedenkliche Einbuße erleiden würde, ist so einleuchtend, daß eine zahlenmäßige Argumentation garnicht erst erbracht zu werden braucht.

Während sich in Koblenz Ruhrkohle und Saarkohle heute der Hauptsache nach auf Grund der Bahnfrachten gegenüberstehen,

*) Die Reden des Freiherrn von Stumm-Halberg, Berlin 1910, Band VI, S. 262 ff.

werden bei der demnächstigen Eröffnung des Rhein-Hernekanals die Verhältnisse sich also, um es zu wiederholen, derart verschieben, daß der reinen Wasserfracht der Ruhrkohle eine reine Bahnfracht der Saarkohle gegenübersteht.

Wo hier der wirtschaftliche Ausgleich zu suchen ist, liegt auf der Hand. Das einzige, was die Beschränkung des Saarkohlen-Absatzgebietes, die durch den Rhein-Hernekanal eintritt, einigermaßen lindern kann, ist hier die Verbindung der Saarkanalisierung mit der Moselkanalisierung, durch welche der Saarbergbau einen Wasserweg von 300 km bis zum Rhein d. h. eine anderthalbmal so lange Wasserstraße wie die Straße von Ruhrort nach Koblenz, und den Anschluß an den Rheinwasserverkehr gewönne. Nur damit würden für ihn die Verhältnisse ungefähr wieder so günstig werden wie vor der Eröffnung der Kanalstrecke Rhein—Dortmund.

Allein von diesen Erwägungen aus wird die preußische Bergverwaltung dem südwestdeutschen Kanalisierungsprojekt ihre Sympathie nicht versagen können.

Gehen wir in ähnlicher Weise, wie eben geschehen, der Frage der künftigen Gestaltung der Absatzverhältnisse des Saarkohlenbergbaues mit Bezug auf den oberen Lauf der Mosel nach, so sind für den Fall des Nichtzustandekommens der Mosel- und Saarkanalisierung folgende Überlegungen anzustellen:

Zunächst sind Kohle und Koks getrennt zu betrachten.

Beim Koksabsatz liegen die Dinge einfach. Von der z. Zt. etwa 11 Millionen Tonnen betragenden jährlichen Förderung ist aus technischen Gründen nur etwa ein Fünftel als Kokskohle zu benützen, ein Quantum, welches nicht genügt, um den Bedarf der fünf Saarhütten zu decken, sodaß diese dazu übergegangen sind, einen Teil ihres Roheisens im Minettegebiet mit Ruhrkoks herzustellen. Für die Versorgung Lothringen-Luxemburgs mit Hochofenkoks kommt der Saarbergbau überhaupt nur deshalb mit relativ unbedeutenden Mengen in Betracht, weil die Firma de Wendel, wie später noch gezeigt werden wird, in dem Saardorfe Sulzbach eine eigene Kokerei besitzt. Der hauptsächlichste Kokslieferant des Minettegebietes ist heute die rheinisch-westfälische Montanindustrie, was aus der folgenden, nach den „Übersichten über den Versand an Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks," den sogen. „blauen Heften" der preußischen Eisenbahnstatistik, zusammengestellten Tabelle für die letzten zehn Jahre hervorgeht. Danach betrug der Eisenbahnversand nach Lothringen-Luxemburg*) (in Tonnen):

*) Neben den Bergwerksprodukten des Saar- und Ruhrrevieres bezieht das Minettegebiet auch noch ansehnliche Mengen Koks aus Aachen (Rheinprovinz links des Rheines), beispielsweise 1907: 224693 t, sowie aus Belgien—Holland (1907: 218302 t Koks und 119045 t Kohle). Auch darf der Kanalabsatz an Saarkohle nicht übersehen werden. Über die Lothringer Kohlenindustrie wird weiter unten die Rede sein.

im Jahre	an Saarkohle	an Saarkoks	an Ruhrkohle	an Ruhrkoks
1901	593 455	181 196	80 698	2 405 097
1902	591 996	149 215	83 541	2 668 029
1903	641 257	156 718	78 980	3 031 846
1904	625 001	194 582	77 730	2 966 122
1905	580 924	224 488	128 945	3 112 038
1906	623 627	187 501	129 910	3 668 830
1907	582 938	143 699	163 827	3 782 198
1908	630 185	184 466	150 099	2 820 470
1909	602 189	204 168	124 475	3 158 914
1910	573 960	207 861	117 702	3 742 261

Bei der geringen Bedeutung, die also dem Koksversand aus dem Saarrevier nach dem lothringisch-luxemburgischen Industrierevier beizumessen ist, muß es der preußischen Bergverwaltung nach dieser Richtung hin gleichgültig sein, ob die Mosel- und Saarkanalisierung Tatsache wird oder nicht; jedenfalls liegt ein Grund, die Kanalisierung im Hinblick auf den künftigen Koksabsatz zu bekämpfen, nicht vor. Selbst ein gänzliches Aufhören des Saarkoksversandes nach Lothringen würde den Saarkohlenbergbau nicht im geringsten schädigen, da er daheim genügend Verwendung für seine Kokskohlen hat.

Nehmen wir nunmehr den Fall an, daß sich das südwestdeutsche Kanalisierungsprojekt verwirklicht, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß eine starke Belebung des Ruhrkoksgeschäftes im Minettegebiet die Folge sein wird, allerdings unter einer Voraussetzung, auf die wir der Vollständigkeit halber in diesem Zusammenhang kurz zu sprechen kommen möchten, wenn diese Darlegungen auch nur indirekt in Beziehung zu unserem Thema stehen.

Aus den Kreisen der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie ist dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten gegenüber im Herbst 1906 die Behauptung aufgestellt worden, daß in dem unmittelbar an das preußische Saarkohlengebiet angrenzenden Teil Lothringens erhebliche Funde von Kokskohlen gemacht worden seien. Nach Aufschließung dieser Kohlenfelder würden die in geringer Entfernung vom lothringisch-luxemburgischen Eisenhüttenbezirk hergestellten Hochofenkoks in großen Mengen zu so mäßigen Preisen und niedrigen Frachtsätzen angeboten werden können, daß die Einfuhr von niederrheinisch-westfälischen Koks dorthin aufhören werde oder eine starke Einbuße erlitte.

Nehmen wir einmal an, die Sicherheit eines solchen Fettkohlenvorkommens sei unzweifelhaft bewiesen, — eine Frage, die, wie wir noch sehen werden, offen bleiben muß — so wäre in der Tat die Folge, daß die Ruhrkoks ohne die Moselkanalisierung in Lothringen—Luxemburg bedenklich zurückgedrängt würden. Denn den 3 Mark Durchschnittsfracht für den Koks-

versand seitens der ostlothringischen Kohlenindustrie nach den Hochöfen des Minettegebietes stünde ein Eisenbahnfrachtsatz von im Mittel 7.80 Mark pro Tonne ab Ruhrkokerei gegenüber, sodaß der Preis der lothringischen Koks um etwa 5 Mark höher gehalten werden könnte als der Preis der Ruhrkoks. Diese Rechnung ist zu einleuchtend, als daß man annehmen könnte, sie wäre von den Hauptinteressenten des lothringischen Kohlenbergbaues nicht aufgestellt worden. Von dieser Seite aus wird denn auch dem südwestdeutschen Kanalisierungsprojekt der schärfste Widerstand entgegengesetzt, indem eine Verdrängung des Ruhrkoks behauptet und argumentiert wird, mit den Ruhrkoks entfielen gleichzeitig die wichtigsten Güter für die Bergfahrt, wodurch wiederum die Rentabilität des Moselkanals in Frage gestellt würde. In Wirklichkeit bildet das treibende Moment die Absicht, den lothringisch-luxemburgischen Markt für die möglicherweise zu erzeugenden Koksmengen Ostlothringens zu erobern, d. h. im Minetterevier ein Stinnes'sches Koksmonopol zu errichten.

Wird demgegenüber die Mosel kanalisiert, so verringern sich nach Angabe der Duisburger Denkschrift vom Jahre 1907 die Frachtkosten für Ruhrkoks und zugleich der Frachtvorsprung Ostlothringens um durchschnittlich 2.30 Mark pro Tonne, wodurch die Ruhrkokereien in den Stand gesetzt würden, mit der lothringischen Kohlenindustrie in weit schärferen Wettbewerb zu treten. Demnach müßte auch der Ruhrkohlenbergbau ein Interesse am Zustandekommen der Moselkanalisierung haben.

Alle diese Erörterungen haben zur Voraussetzung, daß sich das Vorhandensein genügender Kokskohlenmengen in Lothringen bestätigt. Zur Kennzeichnung der Lage lassen wir zweckmäßig die beiderseitigen Interessenten selbst sprechen. Die Duisburger Denkschrift sagt: „Es sind in Lothringen und an der Saar ungeheure Mengen verkokungsfähiger Kohle aufgeschlossen. Das ganze Feld der Saar- und Moselbergwerksgesellschaft z. B. ist voll von Saarfettkohle. Den Bericht des Markscheiders über die Felder der genannten Gesellschaft fügen wir in der Anlage 4 bei. Daraus ergibt sich, daß auf den 80 Normalfeldern 3 200 000 000 t Kohle ansteht, ungefähr genug, um die ganze vorhandene Minette zu verhütten." Und die Saarbrücker Denkschrift von 1907 entgegnet*): „In dem Felde Saar und Mosel sind bisher im südlichen Teile Fettkohlen durch die Schachtanlage II und die Schachtanlage V (Merlenbach) aufgeschlossen worden. Das ganze Gebiet, in welchem aller Voraussicht nach in erreichbarer Tiefe d. h. innerhalb einer Tiefe bis zu 1200 m Fettkohlen vorkommen, umfaßt rund

*) Tille, Die Mosel- und Saarkanalisierung und die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie. Eine Erwiderung der Handelskammer Saarbrücken . . . . auf die Denkschrift der Handelskammer Duisburg, Saarbrücken 1907, S. 59/60.

16,5 qkm = rund 8 Normalfelder. In diesem Felde sind rund 200000000 t gewinnbare Fettkohlen vorhanden, wobei in Anbetracht des außerordentlich mächtigen Kohlenvorkommens mit einer Kohlenmächtigkeit von 40 m gerechnet ist. Es sind also von den von dem Markscheider Morhenn ausgerechneten 3200000000 t 3000000000 t zu streichen. Bezüglich des mutmaßlichen sonstigen Vorkommens von Fettkohle in Lothringen ist festzustellen, daß rundherum in den umliegenden Bohrungen bisher nur Flammkohle erbohrt worden ist, sowohl im Felde Saar und Mosel als auch in den weiter westlich nach der französischen Grenze hin ausgeführten neueren Bohrungen. Die Fettkohlen sind daher dort, falls überhaupt welche vorkommen, nur in sehr großen Teufen zu erreichen. Zum Beispiel wird man, wenn man das Profil des Schachtes Marie von der Bergwerksgesellschaft La Houve, deren Konzession mitten im Felde von Saar und Mosel liegt, vervollständigt, das oberste Flötz der Fettkohlen dort erst bei rund 1700 m Teufe erreichen."

„Aus den 200 Millionen Tonnen Fettkohlen sind rund 100 Millionen Tonnen Kokskohle zu gewinnen, da die übrigen Kohlen als Stückkohle verkauft werden. Aus den 100 Millionen Tonnen Kokskohle sind höchstens 50 Millionen Tonnen Koks herzustellen, eine Menge, die so gering ist, daß sie für die Versorgung von Lothringen—Luxemburg nicht in Frage kommt."

Beide Gutachten stammen aus dem Jahre 1907. Seitdem ist die geologische Beschaffenheit der in Betracht kommenden Felder zweifellos weiter durchforscht worden. Leider fehlen uns über die neuesten Ergebnisse jegliche Unterlagen, sodaß wir die Frage des Vorhandenseins eines größeren Fettkohlenvorkommens offen lassen müssen. Für das letztere spricht jedenfalls der Umstand, daß das Lothringer und Saarkohlenvorkommen ein einheitliches Kontingent bilden; dagegen spricht die Tatsache, daß man zur Errichtung von Kokereien auf reichsländischem Boden bisher nicht geschritten ist und von einem demnächstigen Bau auch nichts verlautet.

Nach dieser kurzen Abschweifung kehren wir zum eigentlichen Gegenstand unserer Betrachtung zurück und haben nunmehr nur noch der Frage nachzugehen, ob der Vertrieb der Saarflammkohle (Fabrikationskohle) in Südwestdeutschland-Luxemburg durch das Zustandekommen der Saar- und Moselkanalisierung einer gewissen Gefährdung ausgesetzt sein dürfte.

Aus der Tabelle S. 53 geht hervor, daß die in Lothringen-Luxemburg 1909 und 1910 abgesetzten Saarkohlen fast genau das Fünffache der von der Ruhr gelieferten Mengen betragen haben, nachdem in den ersten Jahren des laufenden Jahrhunderts das Beteiligungsverhältnis sich auf etwa 7 : 1 zugunsten des Saarbergbaues beziffert hatte. Wird hier die Kanalisierung der Saar und Mosel eine weitere Verschiebung zugunsten der Ruhrkohle bringen? Unsere Antwort lautet: Das Moselbecken wird künftig dem gehören, der es haben will. Zur Begründung dieser Behauptung sei Folgendes gesagt:

Ein Blick auf die Karte lehrt, daß zwischen der Länge der Eisenbahnweges vom Saarindustriegebiet nach dem Minetterevies und der Länge des Wasserweges über Conz—Diedenhofen ein so beträchtlicher Unterschied besteht, daß sich die Vorfrage rechtfertigt, ob bei der kurzen Eisenbahnverbindung (im Mittel 86 km) der Übergang von Erz, Roheisen und Kohle auf den Wasserweg (im Mittel 156 km) wirtschaftlich vorteilhaft ist. Die Antwort auf diese Frage hat Werneburg, der Leiter des s. Zt. von der preußischen Regierung in Trier errichteten Kanalbauamtes, gegeben, indem er auf Grund umfangreicher Berechnungen zu dem Ergebnis kommt: „Bei Herstellung aller zur schnellen Abfertigung der Schiffe (kurze Lösch- und Ladezeit) erforderlichen Einrichtungen (Häfen, Umschlagsvorrichtungen usw.) sowohl an den Saar- als an den Moselufern ist die Verfrachtung auf dem Wasserweg trotz seiner Länge sehr wohl möglich d. h. wirtschaftlich vorteilhaft; andernfalls nicht." *) Die Herstellung solcher Einrichtungen würde aber lediglich von dem guten Willen der Interessenten, also zum Teil auch demjenigen der königlichen Bergwerksdirektion Saarbrücken abhängen.

Noch eine zweite Vorfrage gilt es zu beantworten, die Frage nämlich, wie sich die Wettbewerbsfähigkeit der Fabrikationskohlen der fiskalischen Saargruben und des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikates auf Grund der beiderseitigen Preisbemessung in den letzten 15 Jahren gestaltet haben würde, wenn in dieser Zeitspanne Saar und Mosel kanalisiert gewesen wären.

Die ziffernmäßige Beantwortung dieser Frage läßt sich nur mittelst zusammengesetzter Umrechnungen erzielen. Nur wirklich vergleichbare Kohlensorten können hier neben einander gestellt werden unter Berücksichtigung der im Mittel 15% betragenden Qualitätsdifferenz zwischen Saar- und Ruhrkohle zugunsten der letzteren. Auf dieser Grundlage hat Tille in zwei Schriften über die Förder- und Preispolitik der staatlichen Saargruben**) errechnet, daß die Fabrikationskohlenpreise der preußischen Saargruben um folgende, auf die Tonne bezogenen Markbeträge höher gehalten waren als die entsprechenden Preise des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikates:

1895	1.26	1903	2.89
1896	1.09	1904	3.11
1897	1.05	1905	3.07
1898	1.42	1906	2.33
1899	1.56	1907	2.58
1900	2.13	1908	3.02
1901	2.66	1909	3.14
1902	2.84	1910	3.14

*) Werneburg, Denkschrift über die Rentabilität der Saarkanalisierung unter Berücksichtigung des Schleppmonopols. Saarbrücken 1906, S. 33.

**) Tille, Die Preispolitik der staatlichen Saarkohlengruben 1892—1903. Saarbrücken 1904. S. 21.

Tille, Die Förder- und Preispolitik des staatlichen Saarkohlenbergbaues 1902—1910. Saarbrücken 1910. S. 44—49.

In einer weiteren Schrift*) hat Tille dann festgestellt, daß bei einer Kanalisierung der Mosel und Saar in den Jahren 1895—1910 die Syndikatskohle gegenüber der Saarkohle eine Mehrfracht von durchschnittlich 3.20 Mark pro Tonne zu tragen gehabt hätte, wobei als Versendungsorte des Ruhr- und Saargebietes Ruhrort bezw. Louisenthal und als Bestimmungsort das etwa im Zentrum des Minettegebietes gelegene Algringen in die Berechnung gezogen wurden. Die Frachtkosten der östlich von Ruhrort gelegenen Zechen durften dabei unberücksichtigt bleiben, da sie sich mit den Frachtkosten der zum Unterschied von Louisenthal nicht an den Saarufern liegenden Saargruben ungefähr ausgeglichen hätten.

Dem höheren Preis der Saarkohle hätte mithin eine höhere Wasserfracht der Syndikatskohle gegenübergestanden, und zwar hätte sich zwischen beiden folgende Differenz (in Mark) ergeben, um welche unter Einbeziehung der Frachtbeträge die Syndikatskohle in Algringen teurer als die entsprechenden Sorten Saarkohle gewesen wäre:

1895	1.94	1903	0.31
1896	2.11	1904	0.09
1897	2.15	1905	0.13
1898	1.78	1906	0.87
1899	1.64	1907	0.62
1900	1.07	1908	0.18
1901	0.54	1909	0.06
1902	0.36	1910	0.06

Wohl gemerkt, handelt es sich hier um eine Wahrscheinlichkeitsrechnung, die wie jede andere Wahrscheinlichkeitsrechnung etwas Willkürliches in sich trägt. Das Ergebnis solcher Rechnungen hängt eben von der Richtigkeit der gemachten Annahmen ab; sind diese zu günstig, so fallen auch die Rechnungsergebnisse zu günstig aus und umgekehrt. Auf absolut richtige Zahlen kommt es hier indessen garnicht an. Eins ergibt sich jedenfalls mit Sicherheit aus den angestellten Berechnungen, nämlich, daß die Saarkohle im Minettegebiet beim Zustandekommen der Mosel- und Saarkanalisierung gegenüber der niederrheinisch-westfälischen Kohle unter der Voraussetzung wettbewerbsfähig bleibt, daß die Preispolitik des Saarfiskus in Fühlung mit derjenigen des Kohlensyndikates bleibt. „Die Frage des Wettbewerbes zwischen Ruhrkohle und Saarkohle im Moselbecken ist lediglich eine Frage der Preispolitik des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikates und der staatlichen preußischen Bergverwaltung an der Saar.“ **) Das Moselbecken

*) Tille, Die Kanalisierung der Saar von Brebach bis Conz. Denkschrift der Handelskammer Saarbrücken usw. Saarbrücken 1904. S. 59—63.

**) Tille, Die Mosel- und Saarkanalisierung und die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie. Saarbrücken, 1907. S. 57.

gehört, wie wir schon sagten, künftig demjenigen, der es haben will.

Diese für den Fall des Zustandekommens der Mosel- und Saarkanalisierung gültigen Darlegungen dürften durch die in Aussicht stehende Eröffnung des Rhein-Hernekanals eine Modifikation erfahren. Von dem Augenblick seiner Inbetriebnahme an wird die Saarkohle eine ungünstige Frachtstellung auf dem lothringischen Markte annehmen und solange behalten, bis das südwestdeutsche Kanalisierungsprojekt sich verwirklicht. Sollte bei dieser Sachlage der Saarbrücker Kohlenbergbau, wie Schumacher meint, wirklich Abneigung gegen die Kanalisierung haben?

Diesen allgemeinen Darlegungen sollen noch einige Details angefügt werden.

Die Saarhütten haben 1906 insgesamt 2 356 856 t Eisenerz sowie mehrere Hunderttausend t Roheisen und Stahlbruch aus Lothringen-Luxemburg bezogen. Für 1910 stehen uns z. Zt. die entsprechenden Zahlen nicht zur Verfügung; es dürfte sich aber um einen Gesamtbezug von annähernd 3 Millionen Tonnen handeln. Nun ist bereits dargetan, daß für den Fall des Zustandekommens der Mosel- und Saarkanalisierung die Wahrscheinlichkeit des Überganges erheblicher Teilmengen auf den Wasserweg nicht von der Hand zu weisen ist. Eine Talfracht auf der Saar, welche 2 Millionen Tonnen nach Conz und von da zuberg auf der Mosel nach Diedenhofen führte, gibt es aber, von der Kohle abgesehen, nicht und wird es in absehbarer Zeit auch nicht geben. Die Erz- und Roheisenkähne müßten also den Weg nach dem Minettegebiet in der Hauptsache leer zurücklegen, ein Umstand, der bei der begreiflichen Abneigung der Schiffer gegen Leerfahrten die Rückfrachtpreise in solchem Maße drücken dürfte, daß ein niedrigerer Tonnenkilometersatz als der in der Tille'schen Berechnung angewandte von 0.3 Pfg. in Kraft träte. Die Mitbewerbsfähigkeit der Saarkohle in Lothringen-Luxemburg würde dadurch wiederum verbessert werden.

Es besteht ferner nur eine Stimme darüber, daß die Mosel- und Saarkanalisierung die Konkurrenzfähigkeit der südwestdeutschen Eisenindustrie auf dem Weltmarkt erheblich stärken wird, indem sie ihr die Selbstkosten um mehrere Mark pro Tonne verbilligt. Die Folge davon aber wird eine raschere Entwicklung dieser Eisenindustrie sein, also auch der Eisenindustrie an der Saar d. h. derjenigen Industrie, welche den ersten Kunden des fiskalischen Saarkohlenbergbaues repräsentiert. Die Befürchtung, daß mit dem Ausbau der Mosel und Saar zu Großschiffahrtswegen die Ruhrkohle den aller Voraussicht nach sich einstellenden, erheblichen Koksmehrverbrauch der Saarhütten sich zunutze machen und sich somit in das ureigentliche Absatzgebiet des Saarbergbaues vorschieben könnte, ist hier von der Hand zu

weisen. Wie sie es plus reine Eisenbahnfracht gewesen sind, so würden Ruhrkohle und Ruhrkoks auch plus reine Wasserfracht im Saarkohlenbecken selbst immer teurer als Saarkohle und Saarkoks sein. Es ist ausgeschlossen, daß eins dieser beiden Produkte das gleiche Saarprodukt um 5 Mark unterbieten könnte d. h. um den Betrag, auf welchen sich auch nach der Kanalisierung der Mosel und Saar die Fracht noch belaufen würde. Vielmehr wird es auch hier die Saarbrücker Bergverwaltung durch ihre Preisbemessung in der Hand haben, zu bestimmen, wo die Absatzgrenze zwischen Saarkohle und Saarkoks einerseits und Ruhrkohle und Ruhrkoks anderseits sein soll.

Was endlich die Beteiligung des ostlothringischen Kohlenbergbaues an der Versorgung Lothringen-Luxemburgs mit Fabrikationskohlen anlangt, so nimmt er heute die erste Stelle ein. Im Jahre 1907, von welchem uns die Zahlen zur Verfügung stehen, betrug die angelieferte Menge 896 075 t.

Daß auch dieser ostlothringischen Kohle gegenüber die Mosel- und Saarkanalisierung die Wettbewerbsfähigkeit der fiskalischen Saarkohle im Minettegebiet heben wird, zeigt eine einfache Überlegung. Der Eisenbahnfrachtsatz für Kohlensendungen von Beningen (Ostlothringen) nach Algringen beträgt 2.50 Mark pro Tonne, denen im Falle der Kanalisierung eine Wasserfracht von etwa 1.50 Mark für Kohlensendungen von Louisenthal (bei Saarbrücken) nach Algringen gegenüberträte. Die bekannten Nachteile, welche mit dem Schiffsbezug der Kohlen wegen der alljährlichen Unterbrechung der Schiffahrt im Vergleich zum regelmäßigen Bahnbezug verknüpft sind, nämlich die Notwendigkeit großer Magazinräume, Verschlechterung der Kohle während des Lagerns, Zinsenverlust durch früheren Ankauf usw. würden durch die obige Frachtdifferenz von 1 Mark, welche nach unseren Ausführungen S. 58 eine Minimaldifferenz darstellt, ohne Zweifel aufgehoben werden. Stumm hat in seiner oben gestreiften Rede den Satz aufgestellt, daß die Wasserverfrachtung dann lohnend wird, wenn der Wasserfrachtsatz in minimo eine halbe Mark pro Tonne niedriger als der Eisenbahnsatz nach demselben Orte ist.

Fassen wir die im Verlauf unserer Ausführungen gewonnenen Resultate zusammen, so können wir sagen, daß der staatliche Saarkohlenbergbau einem Ausbau der Mosel und Saar zu Großschiffahrtswegen mit Ruhe entgegenblicken darf. Nachteile für den Absatz seiner Produkte dürfte er von der Kanalisation nicht zu gewärtigen haben, und die „passive Resistenz", deren Vorhandensein von Schumacher behauptet wird, dürfte damit ad absurdum geführt sein.

Zum Schluß dieses Kapitels über den Wasserabsatz der Saarkohle dürfte es geboten erscheinen, mit einigen Worten auf die neueste Konkurrenz des Saarbrücker Steinkohlenbergbaues zu sprechen zu kommen. Es handelt sich dabei um den Vorstoß der englischen Kohle.

Einen wesentlichen Faktor bildet die englische Kohle erst seit 1907 im Absatzgebiet der Saarkohle, und zwar hauptsächlich in Süddeutschland, dessen Kohlenbedarf in dem genannten Jahre seitens der früheren Produzenten nicht völlig hatte gedeckt werden können. Als gerufene Helfer in der Not drangen die Engländer auf der Schiffahrtsstraße des Rheines nach Süddeutschland vor, wo sie ein von den Saargruben vorbereitetes Absatzgebiet vorfanden. Mit einer beachtenswerten Geschicklichkeit nutzten sie die Situation in der Weise aus, daß sie die Lieferung der geforderten Aushilfsmengen von weiteren Bezügen in den nächsten Jahren abhängig machten und gleichzeitig ihre Produkte als mehrwertig gegenüber der deutschen Kohle anpriesen.

Wenn eine Anzahl süddeutscher Verbraucher sich sogleich für die folgenden Jahre vertraglich auf englische Kohle festlegte, so hat auf der einen Seite zweifellos das Bestreben dabei mitgewirkt, dem Saarfiskus sowohl als auch dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat zu zeigen, daß man auf deutsche Kohle nicht angewiesen sei, auf der anderen Seite ist der Gedanke nicht ohne weiteres abzuweisen, daß man versuchen wollte, an Hand der günstigen englischen Offerten einen Druck auf die Preisbemessung der heimischen Lieferanten auszuüben.

Wie dem auch sei, Tatsache ist, daß die englische Kohle sich bis heute in Süddeutschland behauptet hat und insbesondere einen Teil der süddeutschen Gaswerke zu ihren Abnehmern zählt.

Um auch hier den Blick in die Zukunft zu lenken, vermögen wir der Ansicht der Bergwerksdirektion Saarbrücken*) nicht restlos beizupflichten, nach welcher die neue Konkurrenz auf die Dauer nicht in der Lage sein werde, „trotz ihrer Versprechungen die soliden bisherigen Lieferanten, nämlich das Westfälische Kohlensyndikat und die Saarbrücker Bergwerksdirektion, soweit das Saarkohlenabsatzgebiet in Betracht kommt, zu ersetzen." Indem wir glauben, daß hier der Wunsch der Vater des Gedankens ist, stellen wir uns auf den Boden der Tatsachen und bemerken zunächst allgemein zur Frage der englischen Kohleneinfuhr in Deuschland das Folgende.

Obwohl in den Jahren 1908 und 1909 der deutsche Kohlenmarkt unter dem Zeichen einer anhaltenden starken Depression stand, sodaß der deutsche Kohlenbergbau in allen seinen Revieren aus Mangel an Absatz notgedrungen zu Förderungseinschränkungen und zur Einlegung zahlreicher Feierschichten hat schreiten müssen, hat sich in der gleichen Zeit die englische Kohleneinfuhr auf eine Höhe gehoben, die jene der Hochkonjunkturjahre 1905 und 1906 um mehrere Millionen Tonnen übertraf. „Der deutsche Bergmann feierte, und die deutsche Kohlenproduktion stockte, während — oder richtiger weil — zu gleicher Zeit das deutsche Wirtschaftsgebiet in einer

*) Jahresbericht der Handelskammer Saarbrücken 1908, Teil I, S. 7.

noch nicht dagewesenen Höhe von der ausländischen (englischen) Kohle überflutet wurde." *)

Fragen wir uns, wie es kommt, daß der englische Kohlenimport in der allerjüngsten Zeit solche Triumphe feiern darf, so ist anzunehmen, daß die Garantieen, die die Engländer bezüglich der Qualität ihrer Kohlen gegeben haben, doch wohl nicht ganz leere Versprechungen darstellen. Aber auch noch ein anderes, ungleich wichtigeres Moment darf aus dem riesigen Anschwellen der englischen Kohleneinfuhr in Deutschland gefolgert werden, nämlich, daß die Preispolitik der Engländer andere Wege eingeschlagen hat wie diejenigen der deutschen Kohlenproduzenten.

Gehen wir von diesen generellen Bemerkungen auf den speziellen Fall der künftigen Kohlenversorgung Süddeutschlands und die Beteiligung der englischen Kohle an dieser Versorgung über, so tritt neben den beiden eben genannten Momenten, auf welchen uns das Anschwellen der englischen Kohleneinfuhr allgemein zu basieren scheint, als weiteres, die beiden genannten jedoch in gewissem Umfang paralysierendes Moment in die Beurteilung der Umstand ein, daß der heutige Stand der englischen Kohleneinfuhr immer noch durch die Kohlenknappheit des Jahres 1907 bedingt ist, indem die damals abgeschlossenen Aushilfsmengen, wie bereits angedeutet wurde, von einem Weiterbezug englischer Kohlen kontraktlich abhängig gemacht wurden. Es ist nicht ausgeschlossen, daß nach Ablauf dieser Verträge ein Rückgang in der Anfuhr englischer Kohlen in Süddeutschland eintritt. Anderseits aber hieße es den englischen Geschäftsgeist verkennen, wollte man ein gänzliches Aufhören des britischen Kohlenimportes prophezeien. Zweifellos haben die Engländer auch für die nächsten Jahre Verträge abzuschließen gewußt, und es wird den deutschen Kohlenproduzenten, insbesondere dem Kohlensyndikat und der Königlichen Bergwerksdirektion Saarbrücken nichts anderes übrig bleiben, als in ihren Vertriebsdispositionen auch weiterhin mit diesem Faktor zu rechnen.

*) Zeitschrift des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins, Kattowitz, Aprilheft 1910, S. 143, wo sich übrigens die bemerkenswerte Feststellung findet, daß Deutschland 153 Millionen Mark im Jahre 1909 — und in ähnlicher Höhe in jedem der voraufgegangenen drei Jahre — an England abgeführt hat, und zwar für 10½ Millionen Tonnen Kohlen, die, wenn sie im Inland gefördert worden wären, ein Mehr an Arbeit und Arbeitsverdienst für 30—40 000 Arbeiter gegeben hätten. Dies sind Zahlen, die etwa an die Zahlen des fiskalischen Saarkohlenbergbaues heranreichen, bei dem 1908 11 Millionen t durch 52 000 Mann Belegschaft gefördert wurden. (Die Zahl 153 Millionen Mark rührt von einer Schätzung des Kaiserlichen Statistischen Amtes her.)

c) Der Landabsatz.

Stellen wir zunächst fest, was wir unter dem Landabsatz der Saarbrücker Steinkohlengruben verstehen wollen. Negativ können wir so sagen, daß jeglicher Absatz, der nicht dem bereits behandelten Eisenbahn- und Wasserabsatz subsumiert werden kann, als Landabsatz für uns zu gelten hat; positiv gesprochen, wollen wir darunter zunächst die mit Fuhrwerk auf den Landstraßen betriebene Abfuhr begreifen, sodann aber auch, was im Gegensatz zu der Zeit um die Mitte des 19. Jahrhunderts für die letzten Dezennien von Wichtigkeit ist, die Abfuhr von Kohlen und Koks aus den Bergwerksbetrieben nach den großen industriellen Unternehmungen mittelst Drahtseilbahn und Schmalspurbahn.

Was zunächst den Absatz der Saarkohle auf der Landstraße anlangt, so hat er naturgemäß vor dem Eintritt der Eisenbahn in das Saargebiet, also vor dem Jahre 1850, eine ungleich wichtigere Rolle gespielt, als sie ihm heute zukommt. In dem soeben genannten Jahre verteilte sich der Absatz des Saarfiskus so, daß der Landabsatz 312 106 t erreichte, während der Vertrieb mittelst Saarboot 128 952 t und der Eisenbahnabsatz 18 730 t betrug.*) Sobald aber die ersten größeren Bahnlinien in den folgenden Jahren dem Betrieb übergeben wurden, ging der Landabsatz rapid zurück und gelangte bereits 1854 auf 269 036 t an. Wenn er in den folgenden Jahren jedoch wieder schnell in die Höhe ging, um beispielsweise im Jahre 1858 auf 410 563 t zu steigen, so hängt dies indirekt mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes zusammen. Wir haben in anderem Zusammenhang bereits der Tatsache Erwähnung getan, daß die Kohlenversandziffern in den ersten Jahren des Eisenbahnbetriebes ein sprunghaftes Ansteigen aufwiesen, ebenso ist schon ausgeführt, daß es in jener Periode den Bahnverwaltungen nicht möglich war, den Anforderungen, die ad Gestellung leerer Wagen an sie gerichtet wurden, in vollem Umfang nachzukommen. Mit dieser Erscheinung steht der Aufschwung des Landabsatzes während der Jahre 1854—1858 in engstem Zusammenhang. Da gleiche Verhältnisse später wiederholt eingetreten sind, erscheint es geboten, auf diesen Zusammenhang zwischen Wagenmangel im Eisenbahnverkehr und Steigerung im Landabsatz der Kohlenzechen etwas näher einzugehen. So einfach, wie

*) Jordan, Absatzverhältnisse usw. S. 24.

dieser Zusammenhang auf den ersten Blick zu sein scheint, ist er de facto nicht. Es liegt hier nicht der Fall vor, daß, wenn beispielsweise ein größerer Kohlenkonsument in Kaiserslautern infolge Wagenmangels auf der Eisenbahn die erforderlichen Mengen nicht erhalten konnte, er eine Anzahl von Fuhrwerksbesitzern beauftragte, ihm die Fehlmengen von der Grube aus auf der Landstraße über Homburg—Landstuhl anzufahren, es bildete sich vielmehr ein eigentümlicher Zwischenhandel heraus, der es verstand, auf Kosten der Wagenbestellungen der Gruben bei den Bahnen sich Eisenbahnwagen auf den Stationen des Saarbrücker Bezirkes zu reservieren. Die Kohlen wurden alsdann mittelst Fuhre den Landhalden entnommen und auf den Bahnhöfen in die bereitstehenden Waggons überführt.

Auf diese Weise wurde der allgemeine Wagenmangel nicht nur nicht behoben, sondern lediglich vergrößert und überdies dem regulären Fuhrgeschäft, welchem die Versorgung der kleinsten Konsumenten mit Hausbrandkohle oblag, durch den riesigen Andrang an den Landhalden-Verladestellen die glatte und rechtzeitige Abwickelung erschwert. Die größeren Kohlenverbraucher aber gerieten in solchen Zeiten in eine teilweise Abhängigkeit vom Zwischenhandel, der ihnen die Kohlen beträchtlich verteuerte.

Dieser Zwischenhandel, der sich, wie gesagt, bei jedem folgenden Wagenmangel mit rührender Anhänglichkeit einstellte, ist wiederholt und nachdrücklich von der Saarbrücker Bergwerksdirektion mit der Motivierung, daß ihm die innere Berechtigung fehle, bekämpft worden, freilich ohne nennenswerten Erfolg, denn Anweisungen, denjenigen Fuhrleuten, die ihre Kohlen auf die Bahnhöfe führen, solche nicht mehr zu verabfolgen, konnten durch Umgehungen mit Leichtigkeit wirkungslos gemacht werden.

Während und nach dem deutsch-französischen Kriege hat sich begreiflicherweise dieser Anfuhrhandel zu seiner höchsten Blüte entwickelt und eine große Kohlennot in unmittelbarer Nähe der Saarbrücker Gruben dadurch verursacht, daß die Fuhrleute meist im Solde der die höchsten Löhne zahlenden Zwischenhändler standen und deren Magazine in Ludwigshafen, Straßburg usw. in erster Reihe mit Kohlen versorgten. Demgemäß stieg der Landabsatz im Jahre 1871 auf die bisher nicht erreichte Höhe von 519341 t, eine Ziffer, die seitdem nur in vier Jahrgängen überholt worden ist, und zwar in den Hochkonjunkturjahren 1899/1901 und 1907.

Im übrigen sind die Relativzahlen des eigentlichen Landabsatzes dauernd gefallen; 1900 betrug die Abfuhr mittelst Fuhre nur noch rund 5% des Gesamtabsatzes. Neben den Lieferungen an einzelne, abseits der Schienen- und Wasserstraßen gelegene Fabriken und Ziegeleien kommt für das reguläre Abfuhrgeschäft lediglich die Versorgung der den Gruben benachbarten Ortschaften mit Hausbrandkohle in Betracht. Unter diesen Hausbrandkohlen spielen wieder die

Gemeinde-Berechtigungskohlen eine besondere Rolle, weshalb hier einige Worte über sie gesagt werden sollen.

In unserem einleitenden geschichtlichen Rückblick haben wir u. a. auf die im Jahre 1754 vom Fürsten Wilhelm Heinrich ausgesprochene Reservation der Steinkohle hingewiesen, nach welcher das ausschließliche Recht des Fürsten auf die Kohle für alle Zeiten festgestellt wurde. Gleichwohl gestattete 1757 der Fürst einzelnen Dörfern, sich die Kohlen, die sie zum Brennen des für die Felddüngung erforderlichen Kalkes benötigten, „gratis herauszuholen und desfalls einige Gruben zu eröffnen." *) In der Folgezeit ist diese Maßnahme nach der Richtung abgeändert worden, daß es den Gemeinden zwar nicht mehr erlaubt wurde, selbständig die nötigen Kohlen zu graben, wohl aber ist ihnen zugestanden worden, von der fürstlichen Grubenverwaltung die Kohlen zu ermäßigten Taxpreisen zu entnehmen. Diese Vergünstigung wurde nach und nach sämtlichen Gemeinden des Fürstentums Nassau-Saarbrücken zuteil und, was das wichtigste war, im Jahre 1766 auf den gewöhnlichen Hausbrand der Untertanen ausgedehnt, freilich ohne daß den Gemeinden nunmehr ein diesbezüglicher rechtlicher Anspruch zustand, wenn es auch unter der Einwirkung der französischen Revolution im Jahre 1789 unter dem Fürsten Ludwig zu einer grundsätzlichen Anerkennung des Vorrechtes auf Gemeinde-Berechtigungskohlen gekommen ist.

Zwischen dem Preise der Berechtigungskohlen und den laufenden Kohlenpreisen bestand ein immerhin erheblicher Unterschied, was zu vielfachen Mißbräuchen führte. Wenn berichtet wird, daß einzelne Saarbrücker Haushaltungen jährlich 600—900 Zentner Kohlen zu Berechtigungspreisen bezogen, so dürften dies auch für die stärksten Familien etwas hoch bemessene Quantitäten gewesen sein. Dementsprechend erging denn auch bereits 1803 eine Anordnung des Präfekten des Saardepartements, wonach der förmliche Handel mit Berechtigungskohlen in der Weise abgestellt wurde, daß einer jeden Familie jährlich in maximo ein Fuder (30 Zentner) Kohlen zu Hausbrandzwecken verabfolgt werden durfte. Diese Normierung ist bis auf die Gegenwart maßgebend geblieben. Auf den heute von den Kommunen verausgabten Berechtigungskohlenzetteln ist ausdrücklich vermerkt, daß Handel oder Tausch mit Zetteln mit Entziehung des Anspruches auf Gemeinde-Berechtigungskohlen bestraft wird. Im übrigen ist der Unterschied zwischen dem Tagespreis und dem Preis der Berechtigungskohlen heute so gering, daß vielfach von der Vergünstigung, die die letzteren bieten sollen, kein Gebrauch gemacht wird.

Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß unabhängig von den soeben besprochenen Gemeindeberechtigungskohlen den ständigen Bergleuten der Saarbrücker Gruben seit den 1770er Jahren sogen. Bergmanns-Deputatkohlen gegen Erstattung des

*) Haßlacher, Geschichtliche Entwicklung usw. S. 11—19.

Haugeldes — etwa 3 Mark pro Tonne — zugestanden werden*) und ferner an Wohltätigkeitsanstalten, Schulen etc. nicht unbedeutende Gratismengen verabfolgt werden.

Um zu jenem anderen wichtigeren Zweig des Landabsatzes der fiskalischen Saargruben überzugehen, der sich mit der Kohlenabfuhr mittelst mechanischer Einrichtungen wie Drahtseil- und Schmalspurbahnen befaßt, ist zunächst darauf hinzuweisen, daß es sich dabei ausschließlich um die Kohlenversorgung der im Saargebiet liegenden Eisenhüttenbetriebe handelt. Soweit diese Großbetriebe, die selbstverständlich auch an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind, ihren Bedarf an Saarkohlen nicht im Wege des Eisenbahnbezuges decken, haben sie Schmalspurbahnen und Drahtseilbahnen nach den nächstgelegenen Gruben gebaut und damit die Möglichkeit einer kontinuierlichen Anfuhr der benötigten Brennstoffe direkt von den Förderschächten nach den Konsumtionsstellen geschaffen. Beispielsweise kommt für das Heranführen der Kohlen nach dem Stumm'schen Eisenwerk in Neunkirchen (Saar) die Staatsbahn nur in geringem Maße in Betracht, dafür vermitteln zwei Drahtseilbahnen von 2 bezw. 1 km Länge sowie eine schmalspurige Lokomotivbahn die Anfuhr nach den Verbrauchsstellen. Durch die bezeichneten Verkehrsmittel werden jährlich etwa 500000 t rohe Kokskohle der Stumm'schen Kokerei und 140000 t Flammkohle den Hüttenöfen und Dampfkesseln zugeführt.

Aus diesen Zahlen geht schon hervor, daß in erster Linie als Konsumtionsstellen die Kokereien in Frage kommen, deren acht heute im Saarrevier der Kokserzeugung dienen.

Angesichts dessen, daß diese Kokereien von jeher beim Saarfiskus eine wichtige Rolle gespielt haben, sei auf ihre Entwicklung, die ja auch einen Teil der Entwicklung des Saarkohlenabsatzes darstellt, etwas näher eingegangen, wobei wir wieder auf das noch unveröffentlichte Tille'sche Aktenmaterial zurückgreifen.

In ihren Anfängen reicht die Kokserzeugung des Saargebietes bis in das 18. Jahrhundert zurück, und zwar wurde sie damals ausschließlich bei der Grube Dudweiler-Sulzbach betrieben. Zum Unterschied von der Kohlengewinnung, die, wie wir gesehen haben, von den Nassau-Saarbrücker Landesherren in eigene Hand genommen war, ist die Kokserzeugung von vornherein den namhaftesten Kohlenhandelsfirmen des Saargebietes, den St. Johanner Röchlings und den Saarbrücker Karchers, sowie den Gebrüdern Böcking in Koblenz in der Weise übertragen worden, daß ihnen eine abgelegene Stelle bei der Grube zur Verkokung der Kohle in gemieteten Meilern

*) Im Jahre 1874 ist das Kohlendeputat auf je 50 Zentner für den Verheirateten und 25 Zentner für den Unverheirateten erhöht worden. Die dem Fiskus daraus erwachsenden Kosten bezifferten sich beispielsweise im Jahre 1908 auf 876981 Mark. Vergl. die „Mitteilungen über den Steinkohlenbergbau usw.," S. 15.

zur Verfügung gestellt wurde. Hauptabnehmer der so erzeugten Koks waren die rheinischen Eisen- und Bleihütten. Als im Jahre 1816 das Königreich Preußen den Saarkohlenbergbau übernahm, erfuhren die bestehenden Verhältnisse eine Umgestaltung, indem nunmehr die Staatsverwaltung die Koksproduktion in die Hand nahm und solange behielt, als die Versorgung der Eisenbahnen, die anfangs mit Koks betrieben wurden, keine wesentlichen Schwierigkeiten bot. Private wurden zur Koksdarstellung, die übrigens außer in Dudweiler-Sulzbach in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch auf den Gruben Altenwald, Heinitz, König und Wellesweiler stattfand, erst wieder zugelassen, als trotz dauernder Vergrößerung der bestehenden Anlagen der Bergfiskus nicht mehr imstande war, den gesteigerten Koksbedarf der Eisenbahnen und industriellen Unternehmungen zu befriedigen. So entstand 1852 die Koksanstalt der Firma de Wendel bei Altenwald und der französischen Ostbahn bei den Scalleyschächten der Grube Dudweiler; ihnen folgte im weiteren Verlauf der Entwicklung der Bau von Anlagen auf den einzelnen Eisenwerken des Saargebietes sowie die Errichtung von Handelskokereien in Heinitz und Dechen. Eine von der französischen Ostbahn in Forbach gebaute Koksofenanlage ist nur kurze Zeit in Betrieb gewesen, da die Eisenbahnen schon frühzeitig die Koksfeuerung aufgaben und zur Heizung der Lokomotiven hauptsächlich rohe Steinkohle verwandten. Der Stilllegung der Forbacher Koksanlage folgte in den Jahren 1858 und 1867 die Beseitigung der fiskalischen Koksöfen in Sulzbach, Altenwald, Wellesweiler und König. Auch die der französischen Ostbahn gehörigen Öfen bei Grube Dudweiler sind bereits 1870 ausgeblasen worden, später von der preußischen Staatsverwaltung angekauft und im Verein mit den dort befindlichen fiskalischen Öfen alsbald niedergelegt worden. Ein gleiches Schicksal erlebte in der neuesten Zeit die Koksanlage Dechen, die 32 Jahre von der Kohlenhandlung Lamarche & Schwarz betrieben wurde, dann 1904 in den Besitz des preußischen Staates überging und vor kurzem niedergerissen wurde.

Heute also nimmt der Saarfiskus an der Koksproduktion des Saarreviers nur noch mit einer einzigen Anlage teil, und zwar der Anlage bei der Grube Heinitz;*) im übrigen sind an der Kokserzeugung die im Saargebiet gelegenen Eisenwerke sowie die Firma de Wendel beteiligt. Letztere kokt in Sulzbach und transportiert die gewonnenen Koks per Eisenbahn nach ihren in Lothringen gelegenen Hüttenbetrieben. Die Firma Röchling erzeugt die in ihren Hochofenwerken benötigten Koksmengen in Völklingen und Altenwald; seit 1852 in teilweisem und seit 1874 in völligem Besitz des Hauses Röchling, ist die Anlage Altenwald insofern von großer Bedeutung geworden,

*) Näheres über die Kokerei Heinitz findet sich im II. Teil dieser Schrift.

als sie für das Haus Röchling die Brücke vom Kohlenhandel zur Warenerzeugung und damit schließlich zur Eisenindustrie wurde.

Im einzelnen bietet die Kokserzeugung der letzten Jahre folgendes Bild:

Bezeichnung der Kokereien*)	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Dillinger Hütte	70 200	92 652	91 914	130 505	160 664	161 604
Halberger Hütte	104 468	104 269	98 256	98 256	99 455	?
Burbacher Hütte	248 880	216 570	207 565	237 964	255 976	280 556
Röchling in Völklingen / Altenwald	243 857	224 283	227 398	271 742	312 884	324 535
Gebr. Stumm in Neunkirchen	197 597	206 634	185 106	194 511	224 795	228 219
de Wendel in Sulzbach	154 304	148 492	137 915	154 320	158 942	160 432
Staatl. Kokerei in Heinitz	124 820	170 116	176 884	189 215	212 714	230 043
Summe	1144126	1163016	1125038	1276513	1425430	etwa 1500000

Legt man diesen Zahlen zugrunde, daß das Ausbringen der Koks um 50 % oszilliert, sodaß beispielsweise im Jahre 1910 mehr als 2 ½ Millionen Tonnen Kohlen von den Koksöfen des Saarreviers aufgenommen wurden, so begreift man selbst bei der Einschränkung, daß auch ein großer Teil der Kokskohlen mittelst der Eisenbahn nach den Kokereien transportiert wird, welche Bedeutung der Kokserzeugung des Saarreviers im Hinblick auf den Landabsatz der fiskalischen Gruben beizumessen ist, und es rechtfertigt sich damit, daß wir bei diesem Thema etwas länger, als angezeigt erscheint, verweilt haben.

*) Die Zahlen sind den entsprechenden Jahresberichten der Handelskammer Saarbrücken entnommen. Die Gesamterzeugung des Jahres 1905 vermehrt sich um 36940 t Koks, welche in der inzwischen zum Abbruch gelangten Kokerei Dechen dargestellt wurden.

II. Teil.

Die Absatzgebiete des Saarkohlenhandels.

Haben wir im ersten Teil unserer Abhandlung untersucht, auf welche Weise die auf den fiskalischen Saargruben geförderten Kohlen von der Bergwerksdirektion Saarbrücken abgestoßen werden, und dabei gefunden, daß in der Neuzeit fast die gesamte Zunahme des Absatzes auf die Eisenbahnabfuhr entfällt, neben welcher der Wasserabsatz und der Landabsatz relativ immer mehr zurücktreten, so wird es nunmehr unsere Aufgabe sein, der Frage nachzugehen, wie sich auf Grund der Entwicklung der besprochenen Verkehrswege die Verteilung des Absatzes auf die einzelnen Länder und Industriezweige herausgebildet hat, heute darstellt und künftig wahrscheinlich darstellen wird.

Als bemerkenswerteste Tatsache ist an die Spitze unserer Ausführungen zu setzen, daß es heute nicht mehr wie früher der Absatz im Auslande ist, dem die gesteigerte Förderung der preußischen Saargruben zuzusprechen ist; vielmehr weist der Inlandsvertrieb in den letzten Jahrzehnten steigende Prozentziffern auf, was aus folgender Tabelle ersichtlich ist: Vom Gesamtabsatz entfielen

im Jahre	auf das Inland	auf das Ausland
1870	59,3 %	40,7 %
1880	73,6 %	26,4 %
1890	85,8 %	14,2 %
1900	87,7 %	12,3 %
1909	89,8 %	10,2 %

Im einzelnen entwickelten sich die Dinge seit Beginn des vorigen Jahrhunderts folgendermaßen: Solange für den Saarkohlenabsatz nur der wenig leistungsfähige Fuhrbetrieb und neben ihm die unregelmäßige Schiffahrt auf der unteren Saar in Betracht kamen, blieb etwa die Hälfte der geförderten Kohlen innerhalb des preußischen Gebietes, während die andere Hälfte sich auf die süddeutschen Staaten sowie Frankreich, Luxemburg und die nördliche Schweiz verteilte. Unter den süddeutschen Staaten ragte wiederum das linksrheinische Bayern als hauptsächlichster Kohlenkonsument hervor.

Mit dem Eintritt der Eisenbahn ins Saargebiet vollzog sich eine völlige Umgestaltung. In kurzem überholte der Versand nach außerpreußischen Ländern den Absatz im Inland, der seinerseits durch die Konkurrenz der Ruhrzechen sowie der belgischen Kohlengruben eine erhebliche Schmälerung erfuhr. Es zeigte sich eben hier zum erstenmale deutlich, daß, wie wir früher auch schon ausgeführt haben, die Eröffnung neuer leistungsfähiger Verkehrswege in gleicher Weise Vor- und Nachteile bringt, indem sie auf der einen Seite eine Ausdehnung der Verkehrsbeziehungen ermöglicht, aufder anderen bisher monopolistisch beherrschte Absatzgebiete der Konkurrenz erschließt.

Nachdem auch in diesem Stadium der Entwicklung ein Höhepunkt erreicht war, hat schließlich die Absatzpolitik des Saarkohlenbergbaues einen Umschwung herbeigeführt, der, wie einleitend bemerkt wurde, eine dauernde Steigerung des Kohlenvertriebes an inländischen Verbrauchsstellen auf Kosten der Kohlenausfuhr im Gefolge hatte. Von der Erwägung ausgehend, daß in erster Linie das Inland Anspruch auf Versorgung mit Kohle habe, hat die Bergwerksdirektion Saarbrücken die Pflege des Inlandsgeschäftes sich zur Hauptaufgabe gemacht und dem gesteigerten Bedarf der heimischen Verbraucher die entsprechenden Kohlenmengen stets vorweg zugeteilt.

Ob dabei jedoch immer das richtige Maß gehalten wurde, ist eine andere Frage. Es ist eine natürliche Erscheinung, daß die Kohlenförderung in ein absolut einheitliches Verhältnis zur Aufnahmefähigkeit des inländischen Marktes nicht gebracht werden kann; entweder bleibt sie hinter dem Bedarf zurück, oder sie eilt ihm voraus. Da meist der letztere Fall gegeben ist, so muß der Saarfiskus dem Absatz nach dem Ausland eine gewisse Aufmerksamkeit zuwenden.

Zu wiederholten Malen ist es nun in Zeiten der Kohlenknappheit vorgekommen, daß solcherweise angebahnte Geschäftsbeziehungen zu ausländischer Kundschaft unterbrochen und die dadurch frei werdenden Kohlenmengen der vergrößerten inländischen Nachfrage zur Verfügung gestellt wurden. An sich ist gegen eine solche Maßnahme nichts einzuwenden; es ist für die heimische Volkswirtschaft von entschieden größerem Vorteil, wenn der erste aller Rohstoffe nicht als solcher, sondern verarbeitet in Gestalt von Fertigfabrikaten das Ausland aufsucht. Wenn indessen die Bevorzugung des Inlandes wie in den Jahren 1890 und 1900 soweit geht, daß nach Rückkehr normaler Zeiten eine Rückeroberung des ausländischen Marktes nur mit fühlbaren finanziellen Verlusten verknüpft ist, so erhält das Problem dadurch ein verändertes Aussehen. Vollends kompliziert aber wird die Frage, wenn es sich bei jener Bevorzugung des Inlandes um Abnehmer handelt, die nur in Fällen geschäftlicher Hochflut d. h. in Zeiten, in denen die Kohlen anderer Provenienz für sie nicht erhältlich sind, mit ihren Bestellungen an die Saarbrücker Bergwerksdirektion herantreten. Dieser Fall war beispielsweise um die Jahrhundertwende

gegeben; unter dem Druck der Verhältnisse hat damals ein Teil dieser unständigen Abnehmer sogar das Versprechen abgelegt, zu einem dauernden Bezug der Saarkohle überzugehen. Als ihnen aber günstigere Zeiten anderweitige vorteilhaftere Offerten brachten, ließen sie uneingedenk ihres Versprechens die Bergwerksdirektion im Stich, die nun ihrerseits gezwungen war, wiederum den ausländischen Markt aufzusuchen, wollte sie nicht der Verwaltung und Belegschaft der Saargruben durch Einlegen von Feierschichten schwere wirtschaftliche Opfer auferlegen.

Mit zwei Worten ist, wie man sieht, der zur Erörterung stehenden Frage nicht Genüge getan. Je nach der mehr wirtschaftspolitischen oder nationalpolitischen Gesinnung werden die Einzelnen verschieden an die Beurteilung des Problems herantreten. Entweder wird man die bisher geübte Politik einer Bevorzugung des Inlandes bejahen und sich unter Umständen mit einer wirtschaftlichen Schädigung des Saarbergmannes und einer Benachteiligung der Staatsfinanzen abfinden; oder aber man wird das Interesse der Arbeiter und die Erträgnisse des fiskalischen Saarbergbaues in den Vordergrund rücken unter Hintansetzung der Forderungen der heimischen Kohlenverbraucher.

Aus diesem Dilemma scheint uns ein indirekter Weg zu führen, zu dessen Beschreitung auch noch aus anderen, hier nicht zu erörternden Gründen der Saarfiskus gezwungen sein wird, soweit es bisher noch nicht geschehen ist. Es handelt sich dabei um eine Reform der seitherigen Förderpolitik, zu welcher der Wichtigkeit der Frage wegen hier kurz Stellung genommen werden soll.

Lassen wir zunächst einen Fachmann, Bergassessor Dr. Herbig, zu Worte kommen. Bei einem Vergleich der Förderpolitik des Ruhrbergbaues und des Saarbergbaues kommt er zu dem Schlusse:*) „In Westfalen ein wirtschaftlich wünschenswertes Anpassen an die Konjunktur durch Anlegung neuer und bessere Ausnutzung der vorhandenen Arbeitskräfte, in Saarbrücken eher das Gegenteil. — Beim wirtschaftlichen Niedergang das gleiche Bild umgekehrt: In Westfalen Lohnherabsetzungen, Feierschichten und Einschränkung der Neuanlegung, schlimmstenfalls auch Arbeiterentlassungen; in Saarbrücken keine oder nur unerhebliche Lohnrückgänge, keine oder verschwindend wenige Feierschichten und überhaupt keine Arbeiterentlassungen, im Gegenteil: man muß sich in den schlechten Zeiten die Leute für die Hochkunjunktur seßhaft machen."

Das Bestreben des Saarkohlenbergbaues, in schwierigen Zeiten Lohnrückgängen, Arbeiterentlassungen und Feierschichten möglichst aus dem Wege zu gehen, ist nicht zu tadeln; der Saarkohlenbergbau ist, was Herbig unseres Erachtens zu wenig

*) Conrads Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 1910. III Folge, 39. Bd., S. 317 ff.

berücksichtigt, eben Staatsbetrieb zum Unterschied von dem in erster Linie von privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten geleiteten Ruhrkohlenbergbau. Das Hauptaugenmerk ist nach unserem Dafürhalten auf die Betriebsdispositionen der Bergwerksdirektion zu richten, deren Aufgabe es sein muß, die Summe an Arbeitskräften, deren Höhe in guten und schlechten Geschäftszeiten annähernd konstant ist, den Wirtschafts- und Konjunkturanforderungen entsprechend zu verwerten. Die Arbeit des Bergmannes besteht nicht nur darin, die Kohle zu lösen und Förderwagen damit zu füllen, in jedem Bergbaubetrieb ist daneben eine Masse Aus- und Vorrichtungsarbeit erforderlich. Hier galt es, bei dem Reformwerk den Hebel anzusetzen. Man hat damit begonnen, den Schwerpunkt jener Aus- und Vorrichtungsarbeiten in die stillen Geschäftsperioden zu verlegen, um in Zeiten des Aufschwunges und der geschäftlichen Hochflut den eigentlichen „produktiven" Abbau um so intensiver betreiben zu können. Daß es sich dabei um ein Reformwerk handelt, dem sich große technische Hemmnisse in den Weg stellen, so daß es von heute auf morgen nicht zur Durchführung gelangen kann, dessen sind wir uns wohl bewußt. Wir wissen auch, daß dem Beginn des Reformwerkes die ersten Erfolge bereits beschieden worden sind. Und wenn insbesondere die Saarhütten gegenüber den letzten Jahren heute in zulänglicher Weise mit den unentbehrlichen Brennstoffen versehen werden, so ist dies nach den Quellen, durch die wir uns haben belehren lassen, nichts anderes als ein Teilresultat jener Reformbestrebungen.

Zum besseren Verständnis der späteren Ausführungen wird es nötig sein, auch noch einen Blick auf die Verkaufstätigkeit der Bergwerksdirektion Saarbrücken zu werfen und an geeigneten Stellen Vergleiche mit der Verkaufspolitik des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikates anzustellen.

Mit Rücksicht auf die mit dem Eintritt der Eisenbahnen ins Saargebiet sich einstellenden Schwierigkeiten des Verkaufsgeschäftes ist im Jahre 1859 bei der Zentralverwaltung der Gruben in Saarbrücken als besondere Abteilung das Handelsbureau ins Leben gerufen worden, dem ähnlich wie beim Kohlensyndikat der einheitliche Verkauf der gesamten, zum Absatz gelangenden Kohlenmengen obliegt.

Wie bei fast jeder in großem Stil sich abspielenden Verkaufstätigkeit ist auch bei derjenigen des Saarbrücker Handelsbureaus zwischen solchen Verbrauchern zu scheiden, die unter Umgehung einer Zwischenhand unmittelbar von dem Handelsbureau kaufen, und solchen, deren Bedarf mittelbar durch den Handel gedeckt wird. Welche von diesen Konsumentengruppen, auch theoretisch gesprochen, günstiger fährt, ist unschwer zu sagen: die moderne Richtung der Annäherung von Erzeugung und Verbrauch vereinigt doch so ungleich mehr Vorteile auf sich, als daß die vermittelnde Tätigkeit des Handels ihr die Wage halten könnte. Dabei stehen wir jener Auffassung, die

den Handel schlechthin als unwirtschaftlich bezeichnet, durchaus fern und werden weiter unten näher darauf zu sprechen kommen.

Zweifellos hat die Verkaufspolitik in der Neuzeit die richtigen Wege eingeschlagen, wenn sie sich zum Unterschied von der in früherer Zeit geübten Praxis der Bevorzugung einiger weniger Kohlenhändler in den letzten Jahrzehnten zu einer fortschreitenden Überführung der Kohle aus der Hand der Zechen unmittelbar in die der Verbraucher bekannt hat. Einen unverkennbaren Anstoß dazu haben die früher besprochenen kombinierten Werttarife der sechziger Jahre gebildet, die auf dem Grundsatz einer Staffelung der Kohlenpreise je nach der Entfernung der Bestimmungsstationen basierten. An Hand dieser Tarife wurde es der Bergwerksdirektion ermöglicht, die zahlreich eingehenden Bestellungen einer größeren Zahl entfernt wohnender Selbstverbraucher mit Umgehung der Vermittlung der Kohlenhändler auszuführen, was zwar die Handelsgeschäfte beträchtlich vermehrte, anderseits aber den Vorteil in sich schloß, daß „die Bedürfnisse des Absatzes auf diese Weise besser zur Kenntnis der Bergwerksdirektion" gelangten.*)

Den kombinierten Werttarifen war, wie früher gezeigt wurde, kein langes Dasein beschieden; das ganze System krankte daran, daß es „mit dem durch die Konkurrenz anderer Kohlengruben bedingten häufigen Wechsel der Kohlenpreise unvereinbar war." *) Immerhin aber hat es das Gute hinterlassen, daß die in jener Zeit angebahnten unmittelbaren Geschäftsbeziehungen der Saarbrücker Bergwerksdirektion zu einer Mehrzahl von Verbrauchern nicht nur beibehalten wurden, sondern sogar eine nachhaltige Förderung erfuhren. Während auf den eigentlichen Handel mit Saarkohle unter Einschluß der Hausbrandkohle im Jahre 1898 noch 35,17% des Gesamtabsatzes entfielen, ist derselbe im Jahre 1910 mit nur noch 21,04% an letzterem beteiligt gewesen.

In einem entschiedenen Vorsprung vor dem Kohlensyndikat, bei welchem sich der unmittelbare Verkehr mit dem Verbraucher vornehmlich auf die Großbetriebe der Industrie und Landwirtschaft erstreckt, befindet sich der Saarfiskus, wenn er seit dem Jahre 1900 die landwirtschaftlichen Verbraucher und neuerdings kleine Beamten- und ähnliche Konsumentenverbände ohne Vermittlung des Zwischenhandels mit den gewünschten Kohlenmengen versieht, ja auch genossenschaftlich organisierten Kleinverbrauchern, kleinen Industriellen und Privaten gestattet, zu besonders bekannt gegebenen Tagespreisen Kohlen direkt zu beziehen.**)

Wenn gleichwohl dem gewerbsmäßigen Handel mit Saarkohlen eine gewisse Bedeutung zuzusprechen ist, so erklärt

*) Jordan, Absatzverhältnisse usw. S. 32.

**) Vergl. auch Goetzke, Das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat und seine wirtschaftliche Bedeutung. Essen 1905. S. 166—258.

sich dies zum Teil aus dem Streben vieler und namentlich entfernt wohnender Verbraucher, sich ihre Unabhängigkeit von der Bergwerksdirektion zu wahren. Andere Konsumenten werden im Hinblick auf die strafferen Lieferungs- und Zahlungsbedingungen des Saarfiskus dem Handel den Vorzug geben in der Erwägung, hier größeres Entgegenkommen nach den verschiedensten Seiten zu finden. Die Bewilligung günstiger Zahlungsfristen, die Vorstreckung von Frachtkosten, die größere Freiheit im Abruf der gekauften Kohlenmengen sind einige von jenen Momenten, die einen Teil der Kohlenkonsumenten bestimmen, mittelbar durch den Handel zu kaufen. Letzterer vermag sich eben viel leichter den Wünschen der kleinen Verbraucher anzupassen und ihnen Erleichterungen zu bieten, auf welche sich die Bergwerksdirektion unmöglich einlassen kann.

In den letzten Jahrzehnten hat sich eine Änderung in der inneren Organisation des Saarkohlenhandels nach der Richtung vollzogen, daß der eigentliche Kohlenhandel namentlich der Saarbrücker Geschäftshäuser und Lagerbetriebe etc. mehr und mehr in ein Bank- und Kommissionsgeschäft übergeleitet wurde. Überdies haben sich unter dem Vorsitz des jeweiligen Direktors des Handelsbureaus der Bergwerksdirektion sämtliche Saarkohlen-Großhändler seit etwa 15 Jahren zu einem Provisionsabkommen für den Vertrieb der fiskalischen Kohlen zusammengeschlossen. Dasselbe setzt Mindestprovisionssätze fest unter Ausschluß von wucherischen Sätzen.

Die ersten Anfänge dieses Abkommens reichen bis in das Jahr 1869 zurück, in welchem die Bergwerksdirektion erstmalig für den Eisenbahnabsatz umfangreiche Vertragsabschlüsse mit größeren Selbstkonsumenten bezw. Konsumvereinen und Kommissionshäusern tätigte und letztere verpflichtete, gegen eine allgemein bekannt gemachte mäßige Gebühr die Kohlen an Selbstverbraucher weiterzugeben. Durch diese Maßnahme sind der Spekulation die notwendigen Voraussetzungen genommen worden; sie ist seitdem stetig zurückgetreten.

Infolge des Wettbewerbes der verschiedenen Produktionsgebiete ist das erwähnte Provisionsabkommen übrigens vielfach durchlöchert worden und wird vermutlich durch die allem Anschein nach im Werden begriffene Neubildung einer allgemeinen Verkaufsorganisation abgelöst werden.

Die in der eben skizzierten Weise zustande gekommenen Verträge wurden anfangs auf den Zeitraum eines Jahres abgeschlossen. Bald jedoch stellte es sich heraus, daß die großen und häufigen Preisschwankungen in den siebziger Jahren mit ganzjährigen Vertragsabschlüssen unvereinbar waren, weshalb bereits vom Jahre 1874 ab das System halbjähriger Verträge zur Einführung gelangte und bis auf den heutigen Tag beibehalten worden ist.

Auf eine eingehende Würdigung der Vertrags- bezw. Verkaufsbedingungen des Saarfiskus muß im Rahmen unseres Themas verzichtet werden. Nur die wichtigsten Bestimmungen

sollen kursorisch aufgeführt und damit einiges zur Technik der Verkaufstätigkeit des Handelsbureaus gesagt werden.

Der Verkauf der Saarbrücker Bergwerkserzeugnisse erfolgt zu festen oder Vertragspreisen und zu Tagespreisen. In welchen Fällen die letzteren zur Anwendung kommen, geht aus unseren bisherigen Ausführungen hervor. Für die Gewährung der Vertragspreise ist es erforderlich, daß die Ordre auf mindestens 900 t pro Halbjahr lautet, wobei eine gleichmäßige Abnahme von monatlich 150 t zur Bedingung gemacht wird. Die Lieferungen dürfen zudem nur nach einer Station erfolgen; werden mehrere Kohlensorten bestellt, so hat die Aufgabe in jeder Sorte in minimo 300 t zu betragen.

Aus den Verkaufsbedingungen für den Absatz zu Tagespreisen sei Folgendes erwähnt: die Bestellungen haben auf Monatsdauer zu lauten. Abbestellungen im Liefermonat finden keine Bestätigung. Die Übertragung der bestellten Kohlensorten auf andere Gruben mit ähnlichen Sorten bleibt der Bergwerksdirektion vorbehalten. Abrufe für einzelne Wagenladungen nach entfernten Orten werden nicht angenommen, vielmehr tritt in solchen Fällen die Vermittlung der Handelshäuser und Konsumgenossenschaften in Kraft, die ihrerseits bei der Bergwerksdirektion Kredit genießen.*)

Einer Bestimmung in den Verkaufsbedingungen haben wir in Sonderheit zu gedenken, da sie scheinbar eine ungerechtfertigte Härte enthält. Nach dem Wortlaut der Bedingungen können nämlich Anträge auf Abbestellungen seitens der Kundschaft keine Berücksichtigung finden, selbst dann nicht, wenn der Eintritt von Betriebsstörungen etc. die Verwendung der vertraglich abgeschlossenen Kohlenmengen unmöglich macht. Handel mit solcherweise frei werdenden Kohlen darf wiederum nicht getrieben werden. Demgegenüber nimmt die Bergwerksdirektion für sich das Recht in Anspruch, bei in ihren Betrieben sich einstellenden Störungen und Förderungsausfällen die kontrahierten Liefermengen zu streichen oder für späteren Versand zurückzustellen. Zum Unterschied vom Kohlensyndikat, welches „den von ihm kaufenden Verbrauchern ein ausdrückliches Recht auf Abbestellungen bei Zurückgehen des Bedarfes einräumt," **) gilt also im Sinne der Vertragsbedingungen der Saarbrücker Bergwerksdirektion nicht ein gleiches Recht für beide Teile, sondern es handelt sich um eine einseitig vorbehaltene Vergünstigung des Saarfiskus.

An Stimmen, die diesen Passus der Verkaufsbedingungen einer Kritik unterzogen, hat es nicht gefehlt. Beispielsweise ist in einer Ausschuß- und Delegiertenversammlung des Zentralverbandes deutscher Industrieller vom 5. und 6. Februar 1901, die sich aus Anlaß einer Interpellation der Reichsregierung im

*) Vergl. auch Sonndorfer, Der internationale Kohlenhandel. Leipzig und Wien 1910, S. 56.

**) Götzke, Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat usw. S. 174.

Reichstage mit der Kartellfrage beschäftigte, das Verfahren der Bergwerksdirektion Saarbrücken, „Betriebsstörungen usw. nur von der Lieferungspflicht entbinden zu lassen und nicht entsprechend auch von der Abnahmepflicht,“*) scharf mißbilligt worden, während im Verlauf der kontradiktorischen Verhandlungen über deutsche Kartelle vom Jahre 1903 der in Rede stehende Teil der Saarbrücker Verkaufsbedingungen dadurch eine indirekte Beleuchtung erfuhr, daß der Referent über das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat ausführte, es habe in Bezug auf die Lieferungsbedingungen „im allgemeinen Kulanz bewiesen.“**) Es hieße jedoch ein schiefes Bild geben, wollten wir es verabsäumen, zu gunsten der Bergwerksdirektion zu bemerken, daß sie der zugegebenermaßen scharfen Fassung ihrer Verkaufsbedingungen eine entgegenkommende Auslegung gibt. Ein rigoroses Festhalten an dem Wortlaut der Bestimmungen würde ja auch mit dem immer allgemeiner werdenden Wunsche unmittelbaren Bezuges nicht in Einklang zu bringen sein.

Für den Gegenstand unserer Betrachtung glauben wir im Vorstehenden die notwendigsten Einführungspunkte gegeben zu haben; sie mußten sich naturgemäß in den allerweitesten Grenzen halten und erheben keinerlei Anspruch auf erschöpfende Behandlung. Damit gehen wir zur eigentlichen Untersuchung darüber über, wie sich der Absatz der fiskalischen Saargruben auf die einzelnen Verbrauchsgebiete verteilt.

---

a) Der Inlandsabsatz.

Die inländischen Gebietsteile, welche für den Absatz der Saarbrücker Steinkohlengruben in Frage kommen, lassen sich am zweckmäßigsten in drei Gruppen zusammenfassen. Daher soll in dieser Darstellung der Vertrieb innerhalb des deutschen Reiches nach Maßgabe der Bedeutung der einzelnen Verbrauchsgebiete in den Absatz in Preußen, den süddeutschen Staaten und Elsaß-Lothringen zergliedert werden.

Bevor wir zu den Einzelbetrachtungen übergehen, erscheint es angebracht, in einer gedrängten Übersicht die in den genannten drei Gebietsgruppen seit 1870 zum Vertrieb gelangten Mengen ziffernmäßig nebeneinanderzustellen, wobei noch bemerkt werden

*) Götzke, das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat usw. S. 193 und 194.

**) Kontradiktorische Verhandlungen über deutsche Kartelle. I. Band (Steinkohlen und Koks), Berlin 1903, S. 96.

muß, daß statt der abgesetzten Koksmengen die gleichwertigen Steinkohlenmengen auf der Grundlage eines Ausbringens von 50 % in Ansatz gebracht sind.*)

Jahr	Gesamtabsatz d. fiskal. Saargruben	Davon entfielen auf							
		Preußen		die süddeut. Staaten		Elsaß-Lothringen		das Deutsche Reich	
	t	t	%	t	%	t	%	t	%
1870	2653300	896450	33,8	676700	25,5	—	—	1573150	59,3
1880	5020505	1263755	25,2	1230686	24,5	1201379	23,9	3695820	73,6
1890	5921010	2116856	35,8	1672623	28,2	1293562	21,8	5083041	85,8
1900	8410000	3595500	42,8	2298500	27,3	1476800	17,6	7370800	87,7
1901	8295900	3415500	41,2	2402500	29,0	1494600	18,0	7312600	88,2
1902	8730500	3647500	41,8	2450300	28,0	1534700	17,6	7632500	87,4
1903	9073800	3885100	42,8	2393000	26,4	1544600	17,0	7822700	86,2
1904	9333300	4052800	43,4	2573800	27,6	1518100	16,3	8144700	87,3
1905	9478700	4126400	43,5	2644100	27,9	1531900	16,2	8302400	87,6
1906	9609000	4231700	44,0	2619700	27,3	1529400	15,9	8380800	87,2
1907	9482400	4231800	44,6	2586000	27,3	1484800	15,7	8302600	87,6
1908	9683800	4430000	45,7	2755200	28,5	1505500	15,5	8690700	89,7
1909	9663727	4609865	47,7	2629264	27,2	1438381	14,9	8677510	89,8

Wie aus vorstehender Tabelle hervorgeht, nimmt Preußen die erste Stelle unter den Saarkohle und Saarkoks verbrauchenden Ländern sowohl des Inlandes wie des Auslandes ein. Schreitet die Entwicklung der allerjüngsten Zeit weiter fort, so wird in Kürze der Fall eintreten, daß die Hälfte aller Saarbrücker Bergwerkserzeugnisse innerhalb des preußischen Inlandes ihrer Bestimmung zugeführt wird. Den Hauptanteil an dieser Entwicklung nimmt naturgemäß das engere Saargebiet als Sitz einer bedeutenden und weitverzweigten Industrie. Es wird daher zunächst unsere Aufgabe sein, der Frage nachzugehen, auf welche Verbrauchsstellen sich die erheblichen, im eigentlichen Saargebiet abgesetzten Saarkohlenmengen verteilen.

Wenn wir unsere Betrachtung in genetischer Anordnung durchführen wollen, so muß uns zunächst der Selbstverbrauch des Saarfiskus interessieren, der beispielsweise im Jahre 1910 mit 1 357 563 Tonnen etwa den achten Teil des Gesamtvertriebes auf sich vereinigt.**) Außer den zum Betrieb der zahlreichen

*) Die Zahlen von 1870 und 1880 entstammen einer Statistik Jordans im Anhang seines Büchleins Die Absatzverhältnisse usw., diejenigen von 1890 einer Zörner'schen Tabelle in seiner Schrift Die Absatzverhältnisse usw., diejenigen von 1900—1908 den in der Sammlung der Drucksachen des Preußischen Hauses der Abgeordneten veröffentlichten Nachrichten von dem Betrieb der unter der preußischen Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung stehenden Staatswerke, die Zahlen von 1909 endlich der Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen.

**) In der oben gegebenen Tabelle ist der Selbstverbrauch des Bergfiskus nicht einbegriffen.

Feuerungsanlagen und zur Speisung der fiskalischen Kokerei erforderlichen Kohlenmengen sind in den eben genannten respektablen Selbstverbrauchsziffern die für die Bemessung des Übergewichtes zur Verwendung kommenden Mengen sowie die bei dem seit 1845 geübten Waschverfahren sich einstellenden Waschverluste berücksichtigt, ebenso die an Schulen und Wohltätigkeitsanstalten verabfolgten Gratismengen. Eine relative Bedeutung kommt natürlich nur den erstgenannten Mengen zu, weshalb einige nähere Angaben am Platze sein dürften.

Dem Betrieb der Saarbrücker Steinkohlengruben dienten im Jahre 1908 insgesamt 2041 Maschinen mit einer Gesamtleistung von 122370 Pferdestärken. An Dampfkesseln standen gleichzeitig 779 mit zusammen 44271 qm Heizfläche zur Verwendung. Von den 2041 Maschinen wurden 327 mit einer Leistung von 19208 Pferdestärken elektrisch betrieben; seitdem ist die Verwendung elektrischer Energie in starker Steigerung begriffen.*)

Die auf eine vermehrte Anwendung der Elektrizität im Grubenbetrieb gerichteten Reformbestrebungen des Bergfiskus an der Saar basieren auf den jüngsten Erkenntnissen der Technik, nach welchen es nicht nur gelungen ist, minderwertige und daher für den Verkauf ungeeignete Kohlen in modernen Feuerungsanlagen unter Dampfkesseln zu verbrennen, sondern auch durch möglichst rationelle Ausnutzung der den Koksöfen entströmenden Abgase die Erzeugung elektrischer Energie zu möglichst geringen Selbstkosten zu bewirken.

In unseren früheren Darlegungen haben wir uns bereits mit dem Kokereibetrieb des Saargebietes beschäftigt und gesehen, daß neben sieben Privatkoksanstalten auch der preußische Fiskus mit seiner Kokerei Heinitz an der Koksproduktion teilnimmt. Gerade diese letztere Kokerei darf für sich den Anspruch erheben, eine der ersten in Südwestdeutschland gewesen zu sein, auf welcher die Gasmaschine zur Verwertung des Gasüberschusses in Betrieb kam. Heute stellt die Zentrale Heinitz eine Kraftquelle dar, die nicht nur den östlichen Gruben des Saarrevieres zu den verschiedensten Betriebszwecken ständig die erforderlichen Energiemengen liefert, sondern auch eine preiswerte Stromabgabe an industrielle und gewerbliche Privatunternehmen, kommunale Straßenbahn- und Beleuchtungsanlagen etc. ermöglicht. Um auch dem westlichen Saarrevier eine rationelle Versorgung mit elektrischer Energie zu sichern, ist sodann die mit Dampfturbinen unter Verwendung von unverkäuflichen und frachtunwürdigen Kohlen betriebene große Kraftzentrale in Louisenthal bei Saarbrücken errichtet worden. Im Verein mit der Heinitzer Gaszentrale lieferte sie im Jahre 1909 als dem ersten vollständigen Betriebsjahr 45,1 Millionen Kilowattstunden.**)

*) Vgl. auch Kollmann, Die Großindustrie des Saargebiets. Stuttgart 1911, S. 11 ff.

**) Vgl. auch Mengelberg-Peuker, Die Kraftwerke der Königlichen Bergwerksdirektion zu Saarbrücken. „Glückauf" 1910, S. 1332 ff.

Man begreift auf den ersten Blick, welche Bedeutung diesen neuesten technischen Errungenschaften beizumessen ist, zugleich aber leuchtet die Verbindung mit unserem Thema ein. Eine jede weitere Verbesserung und Erfindung auf dem gestreiften Gebiet und jede spezielle Vergrößerung der beiden bestehenden fiskalischen Kraftzentralen muß notwendigerweise eine Minderung des Selbstverbrauches der Gruben und damit eine Stärkung ihrer Leistungsfähigkeit im Gefolge haben, aber auch, und dies ist das wichtigste Ergebnis für uns, eine gewisse Schmälerung der Nachfrage nach Kohle seitens der heutigen Verbraucher.

Der Verbrauch der Saargruben an elektrischer Energie stellt nämlich das Jahr über eine ziemlich konstante Größe dar. Unter diesen Umständen liegt es nahe, für die überschüssige Kraft dauernd regelmäßige Abnehmer aufzusuchen. Diese bieten sich, wie gesagt, in den Kommunen und größeren Industriewerken dar. Von den Kommunen wiederum kann die Kraft an kleinere Unternehmer, Handwerker etc. weitergegeben und damit erreicht werden, daß zahlreiche, ehedem auf die Kohle angewiesene Krafterzeuger durch die Verwendung von elektrischem Strom disponibel werden. Viele kleine Kohlenverbraucher aber stellen einen Großkonsumenten dar, dessen Bedarfsverringerung auf das Absatzgebiet des Saarfiskus zweifellos fühlbar einwirken würde.

Übrigens ist in neuester Zeit auf der Grundlage eines Vertrages der Königlichen Bergwerksdirektion mit der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft zu Berlin zum Zwecke einer möglichst restlosen Verteilung der elektrischen Energie eine besondere Stromvertriebsgesellschaft mit dem Sitz in Saarbrücken ins Leben gerufen worden. In dem oben angedeuteten Sinne repräsentiert diese Gesellschaft, so paradox es klingt, ein Konkurrenzunternehmen des Saarbrücker Steinkohlenbergbaues. Es ist beabsichtigt, das Gebiet der Stromabgabe aus den beiden Zentralkraftwerken vorzugsweise in nördlicher Richtung nach der Nahe und in das Gebiet der Rheinpfalz zu erweitern.

Abschließend können wir sagen, daß das heutige wirtschaftliche Ergebnis der vom Saarfiskus errichteten Kraftanlagen als zufriedenstellend zu bezeichnen ist und demnach vom Standpunkt einer rationellen Versorgung der Saargruben wie des privaten Gewerbestandes mit Betriebskraft einer Erweiterung der bestehenden Kraftquellen an sich das Wort zu reden ist.

Anders denkt von ihrem Standpunkt aus die Saareisenindustrie, mit der wir uns nunmehr zu beschäftigen haben.

In anderem Zusammenhang ist bereits gesagt, daß einige Saarwerke den Schwerpunkt ihrer Roheisenerzeugung nach Lothringen verlegt haben, wo sie die Minette mit Ruhrkoks verhütten. Beispielsweise hat die Firma Gebrüder Stumm ein großes Hochofenwerk in Ückingen, die Firma Röchling ein solches in Karlshütte bei Diedenhofen errichtet. Die Karlshütte

hat im Jahre 1907 211000 t Roheisen zur Stahlverarbeitung nach Völklingen geliefert.

Wenn durch diese Verlegung eines Teiles der Roheisenerzeugung nach Lothringen eine Entlastung des Saarhochofenbetriebes eingetreten ist, so kann der letztere doch nicht des Bezuges von Ruhrkoks entraten. Zwei Gründe kommen dafür in Betracht. Der eine ist in der Natur der beim Hochofenprozeß zur Verwendung gelangenden Koks zu suchen: Die im rheinisch-westfälischen Industriebezirk erzeugten Koks sind außerordentlich hart und weisen große Festigkeit auf, während die Saarkohle nur spröde Koks von geringer Tragfähigkeit zu liefern vermag.*) Der zweite Grund wird von Tille in dem Umstand gesucht, daß es dem Saarbrücker Kohlenbergbau in den letzten Jahren nicht möglich gewesen ist, den gesteigerten Ansprüchen der Saarindustrie nach Kokskohle in jeder Weise gerecht zu werden.

Wir selbst wollen der mit unserem Thema nur indirekt zusammenhängenden Frage nicht weiter nachgehen, uns vielmehr mit der Tatsache begnügen, daß die Saareisenindustrie in der letzten Zeit jährlich etwa 300000 t Ruhrkoks auf einer Strecke von 325 km Eisenbahn bezogen und außerdem durchschnittlich im Jahr etwas über eine halbe Million Tonnen Kesselkohle verfeuert hat.**)

Es leuchtet ein, daß auf diese Weise die Selbstkosten der Saarhütten im Vergleich zu denjenigen der Konkurrenzunternehmen wuchsen, was um so schwerer ins Gewicht fiel, als die geographische Lage der Saareisenindustrie im Hinblick auf die Absatzmärkte als unvorteilhaft zu bezeichnen ist. Demgemäß drängten denn auch die Eisenhütten an der Saar in den letzten Jahren auf die Erschließung neuer Fettkohlengruben, indem sie glaubten, daß nur damit die Klagen über unzulängliche Versorgung mit Kokskohle auf die Dauer abgestellt werden könnten. Ihren Wünschen ist in der neuesten Zeit entsprochen worden. Seitens des preußischen Handelsministers sind die erforderlichen Schritte zur Vermehrung der Fettkohlenförderung getan worden mit dem Erfolg, daß die Saarhütten jetzt der Kokskohlennot im großen und ganzen enthoben sind. Damit dürfte aber nicht nur der Bezug von Ruhrkoks eine Minderung erfahren, sondern auch der im Zeitalter der Großgasmaschine

*) Daher konnte die Größe der mit Ruhrkoks betriebenen Hochöfen in Rheinland-Westfalen ohne Schwierigkeit dermaßen gesteigert werden, daß die Erzeugung eines Hochofens innerhalb 24 Stunden 450—500 t beträgt, wogegen der Saarhochofen eine Tagesproduktion von nicht über 200 t aufzuweisen in der Lage ist, und dies, obwohl man mit einer Mischung von Saarkoks und Ruhrkoks arbeitet.

**) Von technischer Seite wird in Aussicht gestellt, daß in nicht ferner Zeit die Hüttenwerke nur noch Koks und keine Kesselkohle mehr verwenden werden. Ebenso beginnt sich die Verwendung von Koksofengas zu Beleuchtungs- und Heizzwecken erheblich auszudehnen. Durch die Gasfernleitungen wird der Absatz von Gaskohlen mehr und mehr geschmälert, sodaß auch hier mit Verschiebungen wird gerechnet werden müssen.

unverhältnismäßig hohe Verbrauch von Kesselkohle auf das richtige Maß zurückgeführt werden. Mit einer Erweiterung der fiskalischen Kokerei Heinitz würde der Saarindustrie von ihrem Standpunkt aus wenig gedient worden sein, weil sie dabei nicht in die Verwertung der beim Kokereibetrieb anfallenden Nebenprodukte, insbesondere der Abgase, hätte eintreten können.

Im übrigen interessiert es uns hier, daß die neuesten technischen Erkenntnisse auch eine differenzierte Verwertung der Hochofenabgase ermöglicht haben, wobei wiederum die Großgasmaschine die Hauptrolle spielt. Heute bereits sind die Saarhütten auf dem Punkte angelangt, daß die für den Hochofenbetrieb nicht benötigten Abgase der Hochofen- und Koksofenanlagen durch elektrische Zentralen auch dem Stahlwerks- und Walzwerksbetrieb sowie der sonstigen Verfeinerung dienstbar gemacht werden, wodurch enorme Kohlenmengen entbehrlich werden. Gleichwohl ist das Anteilverhältnis der Eisenindustrie am Gesamtverbrauch von Saarkohlen nicht gesunken; seit mehr als 30 Jahren schwankt es zwischen 29 und 31% und beträgt beispielsweise im Jahre 1910 30,76% oder 3327572 t, wobei allerdings mehrere hunderttausend Tonnen, die nach den lothringischen Eisenwerken gehen, mitbegriffen sind. Analog den Betriebsvergrößerungen der letzten drei Dezennien ist neben der Kokskohle auch der Verbrauch von Feuerungskohle im Eisenhüttenbetrieb gewachsen trotz der gesteigerten Anwendung von Elektrizität. Immer noch spielt die Dampfmaschine und damit die direkte Verwendung von Kohle zur Feuerung eine beachtenswerte Rolle, was für die Stumm'schen Eisenhüttenbetriebe mit ein paar Zahlen belegt werden soll. Gegenwärtig sind vorhanden 243 Dampfmaschinen mit zusammen 39000 Pferdestärken, 150 Dampfkessel, 43 Lokomotiven, 16 Dampfhämmer etc., während die aus Koks- und Hochofengas gewonnene elektrische Energie in 481 Elektromotoren mit einer Gesamtleistung von 13159 Pferdestärken sowie in einer Beleuchtungsanlage von 428 Bogenlampen und 4634 Glühlampen verwertet wird.

Unter den weiteren Kohlenverbrauchergruppen des engeren Saargebietes ist die Glasindustrie zu nennen, die wie die Eisenindustrie große Mengen Brennmaterial benötigt. Die wichtigsten Glashütten befinden sich in Sulzbach, Friedrichsthal, Saarbrücken und Wadgassen; ihr Hauptrepräsentant ist das Haus Vopelius. Nächst der Glasindustrie verdienen hier aufgeführt zu werden die Zement- und Kalkindustrie, die Industrie der Steine und Erden, die keramische Industrie, die Eisenkonstruktionswerkstätten und der eigentliche Städteverbrauch des Saarreviers. Insbesondere nehmen an letzterem die im Jahre 1909 zur Großstadt Saarbrücken vereinigten drei Saarstädte St. Johann, Saarbrücken und Malstatt teil. Daneben werden namhafte Mengen Saarkohle in dem dichtbevölkerten Sulzbachtal und seiner östlichen Fortsetzung über Neunkirchen bis nach St. Wendel abgesetzt. Leider können detaillierte Zahlenreihen nicht erbracht werden; lediglich die „Übersichten über den Versand an

Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks", die sogen. „blauen Hefte" der Eisenbahnstatistik, geben Anhaltspunkte über die in den einzelnen Ortschaften ausgeladenen Kohlenmengen. Da es sich dabei aber ausschließlich um den Eisenbahnabsatz handelt, neben welchem gerade im engeren Saarbezirk die Kohlenabfuhr mittelst Fuhre, Drahtseil- und Schmalspurbahn eine beachtenswerte Rolle spielt, so hieße es, eine unkomplette Darstellung liefern, wollten wir mit Tabellen aus jenen „blauen Heften" den Kohlenabsatz innerhalb des Saargebietes illustrieren.

Immerhin erscheint es uns angebracht, zur Erreichung eines gewissen großen Überblickes einige wenige Zahlen den „blauen Heften" zu entnehmen. Von dem im Jahre 1910 mit der Eisenbahn abgesetzten 8322857 t Kohlen und Koks*) verblieben im engeren Saargebiet 3084710 t; von diesen wiederum entfielen auf

Saarbrücken einschl. Burbach		1108292	t	Kohlen	und	83885	t Koks,
Dillingen	(Saar)	454643	„	„	„	60	„ „
Völklingen	(Saar)	383683	„	„	„	139735	„ „
Brebach	(Saar)	198619	„	„	„	31484	„ „
Neunkirchen	(Saar)	104711	„	„	„	6768	„ „

In Wirklichkeit beträgt der Verbrauch der genannten fünf Städte, die bekanntlich die Sitze der fünf Saarwerke sind, ungleich mehr; wie nämlich bereits gesagt wurde, hat ein Teil der Werke zwecks gleichmäßigeren Bezuges der unentbehrlichen Brennstoffe Drahtseil- und Schmalspurbahnen nach mehreren benachbarten Kohlenzechen erbaut. Die auf diesen beförderten Mengen erscheinen natürlich in obigen Zahlen nicht. Nach dem Jahresbericht der Handelskammer Saarbrücken kamen im Jahre 1910 allein 2712860 t Kohlen zur Versendung an die Kokereien des Saarbezirkes, und der eigentliche Landabsatz mittelst Fuhre betrug 411363 t.

Hauptsächlich also wird es von der Entwicklung des Saargebietes als des wichtigsten Absatzgebietes der fiskalischen Gruben abhängen, ob die Förderung der Saarkohlenzechen, die von Jahr zu Jahr natürlich steigt, von einer wachsenden Nachfrage kompensiert werden wird. Es bleibt das Saargebiet das natürliche Absatzgebiet der Saarkohle und jedenfalls das einzige Gebiet, wo der Wettbewerb anderer Kohlenreviere am ehesten ausgehalten werden kann. Um deßwillen muß es das Bestreben des Bergfiskus sein, von seiner Seite aus mitzuwirken an der Entwicklung des Saargebietes; und er kann es, indem er mittelst angemessener Kohlenpreise und zulänglicher Anlieferung von Fettkohlen (Kokskohlen) dafür sorgt, daß die heimische Industrie auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig bleibt.

Über den Verbrauch von Feuerungskohlen in den Lokomotiven und Werkstätten der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken sind befriedigende Zahlen nicht beizubringen

*) Briketts sind von 1907 ab nicht mehr abgesetzt worden; auch vorher hat sich Erzeugung und Versand in den bescheidensten Grenzen gehalten.

gewesen. Wir müssen uns daher damit begnügen, auf diesen Großkunden der Bergwerksdirektion generell hinzuweisen.

Unter den übrigen preußischen Landesteilen, die an der Konsumtion der Saarkohle teilnehmen, kommt nächst dem Saarrevier der südliche Teil der Rheinprovinz, insbesondere der Regierungsbezirk Trier in Betracht. Es ist bereits ausgeführt, welche Bedeutung für das Saarkohlengeschäft den von Saarbrücken saarabwärts liegenden Gebieten vor dem Jahre 1850 zukam und ebenso darauf verwiesen, wie vor der Eröffnung der Rhein—Nahebahn regelmäßige Kohlenfuhren über Kreuznach bis zum Rheine, ja selbst über diesen hinaus bis nach Frankfurt und Hanau gingen. An die Inbetriebnahme der Saarbahn und der Rhein—Nahebahn hat man s. Zt. große Erwartungen geknüpft, doch hat es sich bald gezeigt, daß diese Annahme falsch war. Denn die von der Saarbahn durchmessene Gegend war von jeher auf den Bezug der Saarkohle angewiesen, sodaß der Eisenbahnabsatz in der Hauptsache nur eine Ablösung der Saarkohlenschiffahrt darstellte; anderseits repräsentiert die durch die Rhein—Nahebahn erschlossene Gegend ein im großen und ganzen industriearmes Gebiet, das von sich aus nicht imstande war, die Verfrachtungsziffern merklich in die Höhe zu drücken. Es kommt hinzu, daß es nicht möglich gewesen ist, eine umfangreichere Ausdehnung des Saarkohlengeschäftes über Bingerbrück hinaus zu erzielen; die niedrigen Wasserfrachtsätze, mit denen die billigere Ruhrkohle rechnen durfte, haben der letzteren einen natürlichen Vorsprung vor der Saarkohle gesichert. Es ist sogar bald der Fall eingetreten, daß die niederrheinisch-westfälische Kohle von Bingerbrück aus auf den Bahnweg umgeschlagen wurde, um auf der Rhein—Nahebahn in südwestlicher Richtung vorzudringen. Und heute ist die Ruhrkohle imstande, unter Ausschaltung des Wasserweges die ganze Strecke auf der Eisenbahn zurückzulegen und dennoch an früheren Monopolplätzen des Saarfiskus im Regierungsbezirk Trier und südlichen Teilen des Regierungsbezirkes Koblenz wettbewerbsfähig zu bleiben. Ein Beispiel soll dies illustrieren: Kreuznach bezog im Jahre 1910 auf dem Bahnwege 24691 t Saarkohle, daneben aber 14045 t Ruhrkohle; dazu kommen noch, wie gesagt, diejenigen Mengen Kohle aus Rheinland-Westfalen, welche zu Schiff von Ruhrort oder Duisburg nach Bingerbrück gingen, um von dort aus den Schienenweg zu benutzen.

Allgemein läßt sich das heutige Absatzgebiet des Saarkohlenhandels innerhalb der Rheinprovinz leicht umgrenzen. Die Flußläufe des Rheines und der Mosel bilden hier die natürliche Grenze, über welche hinaus nur einige wenige Ortschaften wie Gerolstein und Quint mit einigermaßen nennenswerten Verbrauchsziffern in Frage kommen.

In welchem Umfange die Verwirklichung des südwestdeutschen Kanalisierungsprojektes von Einfluß auf den Absatz der Kgl. Saargruben am Unterlauf der Saar und Mosel sein

dürfte, haben wir in anderem Zusammenhang bereits untersucht. Indem wir die gefundenen Resultate noch einmal kurz hier aufgreifen, können wir sagen, daß beim Ausbau der Mosel und Saar zu Großschiffahrtswegen ein erheblicher Teil der Kohlen, die heute vom Saarbecken aus auf der Schiene bis in die Gegend von Trier gehen, auf den Wasserweg übergelenkt werden dürfte. Aber auch das Gebiet der unteren Mosel, welches mit der Eröffnung des Rhein—Weserkanals in der Hauptsache zur Ruhrkohle übergehen dürfte, wird beim Zustandekommen der Mosel- und Saarkanalisierung im heutigen Umfange der Saarkohle zurückgewonnen werden können.

Wenn Zörner meint,*) die Saarbrücker Bergwerksdirektion würde im Hinblick auf die projektierte Kanalisierung ernstlich zu erwägen haben, durch welche Ausgleichsmaßregeln einer Verschiebung der heutigen Wettbewerbsverhältnisse vorgebeugt werden könne, so können diese Maßregeln u. E. nur in der Richtung einer Befürwortung des Kanalisierungsprojektes liegen.

Es ist hier auch noch auf ein weiteres Moment aufmerksam zu machen. Welchen Ausgang die Verhandlungen betreffs Erneuerung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikates nehmen werden, kann heute noch nicht mit Sicherheit gesagt werden. Kommt das Syndikat wieder zustande, so ist der Gedanke nicht von der Hand zu weisen, daß der Bergfiskus an der Saar sich zu einem gemeinsamen Handeln mit dem Kohlensyndikat etwa im Wege einer Interessengemeinschaft oder gar durch Einbeziehung der Saarkohle in das Syndikat verstehen wird. Eine prinzipielle Geneigtheit dazu scheint vorhanden zu sein, wenn auch nicht verkannt werden darf, daß sich erhebliche Schwierigkeiten einer solchen Einbeziehung in den Weg stellen würden. Scheitern jedoch die Verbandsverhandlungen und setzt ein Konkurrenzkampf aller gegen alle ein, so sind die Konsequenzen nicht abzusehen. Am allerwenigsten kann behauptet werden, daß der Saarbergbau aus einem solchen Konkurrenzkampf Vorteile ziehen würde. Zweckmäßig muß er also zum Befürworter der Verbandserneuerung werden; als Staatsbetrieb hat er es in der Hand, mittelbar auf den Gang der Verhandlungen einzuwirken.**)

Indem wir in unserer eigentlichen Untersuchung der Absatzgebiete des Saarkohlenhandels fortfahren, haben wir zur Frage des Kohlenvertriebes innerhalb der preußischen Landesteile nur

*) Zörner, Absatzverhältnisse usw. S. 35.

**) Die Frankfurter Zeitung schreibt im Handelsteil ihrer Nr. 46 (1911), daß neben dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz der Düsseldorfer Regierungspräsident eine Gelegenheit ergriffen habe, um zu betonen, daß die Regierung auf eine Erneuerung der Montanverbände Wert lege. Herr v. Rheinbaben habe sogar seine Vermittlerschaft in Aussicht gestellt. In der Industrie neigt man zu der Ansicht, daß die Regierung je nach Lage der Sache glauben wird, evtl. mit der Gesetzesklinke kommen zu müssen, und es scheint, als würden die Montanindustriellen auf vieles verzichten, wenn es hieße, diese staatliche Reglementierung von ihrer Unternehmung abzuwenden.

noch wenige Bemerkungen zu machen. Für das Saarkohlengeschäft kommen hier nämlich nur noch die Eisenbahn-Verkehrsbezirke 19 und 21 in Betracht, d. h. die Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt sowie die Provinz Hessen-Nassau einschließlich Oberhessen.

Die beiden genannten Regierungsbezirke partizipierten im Jahre 1910 mit 12161 t am Saarkohlenkonsum, und zwar verteilte sich diese Menge auf 38 Stationen. Die auf die einzelnen Kommunen entfallenden Quoten sind also so unbedeutend, daß wir ohne weiteres darüber hinweggehen können. Nur der einen Feststellung bedarf es noch, daß eine Abnahme der jährlichen Verbrauchsmengen seit Anfang dieses Jahrhunderts eingetreten ist. Im Jahre 1900 betrug die in den beiden Regierungsbezirken abgesetzte Menge 41690 t, 1906 sogar 45425 t. Seitdem ist sie relativ stark gefallen, um einer Absatzsteigerung der Ruhrzechen um 200000 t Kohlen und 140000 t Koks in den letzten zehn Jahren Platz zu machen. Der Grund für diese Erscheinung liegt in der günstigeren Frachtlage der niederrheinisch-westfälischen Kohlenzechen.

Was endlich Hessen-Nassau und Oberhessen anlangt, so ist hier ein langsamer Aufschwung im Absatzgeschäft der Saarbrücker Gruben zu verzeichnen, der am einfachsten mit den Versandziffern der letzten zehn Jahre belegt wird. Aus dem Saarrevier wurden nach Verkehrsbezirk 21 überführt:

	t		t
1901	256468	1906	315860
1902	227060	1907	303837
1903	261182	1908	299990
1904	273020	1909	339210
1905	325463	1910	362993

Diese Mengen stellen natürlich nur einen kleinen Bruchteil des Gesamtverbrauches der betreffenden Gebiete dar. Den Hauptkohlenlieferanten repräsentiert der westfälische Bergbau, dem die günstigere geographische Lage und ein weitverzweigtes Schienennetz zustatten kommen und der durch die künftige Verlegung des Endpunktes der Mainschiffahrt von Offenbach nach Hanau einer weiteren Vergünstigung teilhaftig wird. Gleichwohl wird es Sache der Bergwerksdirektion Saarbrücken sein, die über ein Jahrhundert alten Verkehrsbeziehungen zu Hessen-Nassau nach Kräften zu fördern, indem sie ihre dortigen Kunden mit Offerten versieht, die die Möglichkeit eines dauernden Bezuges garantieren.

Damit wenden wir uns dem Saarkohlenvertrieb innerhalb der süddeutschen Staaten zu. Wie statistisch schon nachgewiesen ist, bewegt sich der gesamte Kohlen- und Koksverbrauch der süddeutschen Staaten seit dem Jahre 1868 zwischen 21,7 und 30,1% und beträgt im Mittel der letzten 42 Jahre 26,74%. In den absoluten Zahlen ist, von kleineren Schwankungen abgesehen, eine dauernde Steigerung des Absatzes in Süddeutschland festzustellen.

Indem wir zu einer ausführlicheren Untersuchung der Teilgebiete übergehen, nimmt in erster Linie der Absatz in der bayrischen Rheinpfalz unser Interesse in Anspruch. Bezüglich der Entwicklung der Verkehrsbeziehungen des Saarbergbaues zur benachbarten Rheinpfalz müssen wir auf bereits Gesagtes zurückgreifen. Schon unter dem Fürsten Wilhelm Heinrich von Nassau-Saarbrücken drang der Saarkohlenhandel über Homburg—Landstuhl nach dem wichtigen Kaiserslautern und weiter bis zum Rheine vor und faßte an fast allen wichtigeren Punkten allmählich festen Fuß. Bei dem einzigen zur Verfügung stehenden Beförderungsmittel der Landfuhre stellte die jährliche Versandmenge natürlich nur eine für die heutigen Verhältnisse belanglose Größe dar. Erst die Inbetriebnahme der pfälzischen Ludwigsbahn und ihr Anschluß via Bexbach an das Saarbrücker Kohlenbecken führte den Aufschwung und eine großbetriebliche Ausgestaltung des Absatzes herbei. Unter den Männern, die in dieser Zeit den Saarkohlenhandel auf neue Bahnen wiesen, verdienen in erster Linie Karl Schmidborn und Theodor Röchling genannt zu werden. Von der Erwägung ausgehend, daß es zeitgemäß sei, mit Niederlassungen über das Saargebiet hinauszugreifen, traten sie mit einem Manne in Verbindung, der die Technik des niederrheinisch-westfälischen Kohlenhandels beherrschte.*) Es war dies ein Prokurist der Firma Matthias Stinnes in Mühlheim, Engelbert Klingenburg, dessen Fähigkeiten es gelang, die im Jahre 1849 gegründete Ludwigshafener Firma C. Schmidborn, Klingenburg & Co. auf eine achtunggebietende Höhe zu heben. Nach mehrfacher Firmenänderung wurde das Geschäft, welches übrigens durch seine Beteiligung an der 1904 ins Leben gerufenen Rheinischen Kohlenhandels- und Reedereigesellschaft, Mülheim a. Rh, dem sog. Kohlenkontor, auch dem Absatz der Ruhrkohle in Süddeutschland dient, am 1. Januar 1892 in Gebrüder Röchling umgetauft mit dem Hauptsitz in Ludwigshafen. Im Verein mit dem Stammhaus in Saarbrücken sowie mehreren anderen im Lauf der Jahre gegründeten Kohlengroßhandelsfirmen hat die Firma Gebrüder Röchling den Saarkohlenhandel der Rheinpfalz so forciert, daß der Verbrauch im Durchschnitt der letzten zehn Jahre mehr als 800000 t beträgt. Nach den mehrfach herangezogenen „blauen Heften“ der Eisenbahnstatistik beträgt nämlich die Eisenbahnanlieferung von Saarkohlen auf pfälzischen

*) Tille, Akten des Hauses Röchling.

Stationen — nur diese kommt beim Absatz in der Pfalz wie auch dem übrigen Süddeutschland in Betracht — im letzten Dezennium:

1901	857 685	1906	900 942
1902	876 975	1907	827 516
1903	896 944	1908	932 360
1904	904 907	1909	902 991
1905	911 020	1910	809 379

Für das Zurückgehen der Verbrauchsziffern der Jahre 1909 und 1910 liegen nach Mitteilungen, welche aus den Kreisen des Kohlenhandels der Saarbrücker Handelskammer gemacht worden sind, die Ursachen zum Teil in den überaus günstigen Wasserverhältnissen des Rheines, die es der Ruhrkohle und wohl auch der englischen Kohle gestatteten, zum Schaden der Saarkohle sich weiter zu verbreiten.

Nichtsdestoweniger ist, vom eigentlichen Saarrevier abgesehen, die Pfalz der wichtigste Kunde des Bergfiskus an der Saar und wird es in absehbarer Zeit wohl auch bleiben. Es ist nicht anzunehmen, daß die Ruhrkohle oder gar die englische Kohle ihre Beteiligung an der Versorgung der Rheinpfalz in rascherem Tempo verstärken wird als die Saarkohle. Auch von Seiten der dem bayrischen Staate gehörigen Gruben St. Ingbert und Bexbach sowie der pfälzischen Privatgrube Frankenholz ist eine Verschärfung des Konkurrenzkampfes im natürlichen Absatzgebiet der letzteren nach Lage der Dinge nicht zu erwarten.

An zweiter Stelle ist B a d e n als wichtiger Kohlenabnehmer der Saarbrücker Bergwerksdirektion zu nennen. Seine Verkehrsbeziehungen zum Saarbergbau reichen bis in den Anfang des vorigen Jahrhunderts und teilweise schon weiter zurück, datieren also aus einer Zeit, wo der Fuhrbetrieb beim Absatzgeschäft des Saarbergbaues die Hauptrolle spielte. Durch die Verbindung der 1840 bereits dem Verkehr übergebenen Bahnlinie Mannheim—Heidelberg mit der Pfalzbahn ist jener Fuhrbetrieb natürlich völlig zum Erliegen gekommen.

Schon frühzeitig ist der Saarfiskus vor die Aufgabe gestellt worden, sein Absatzfeld in Baden gegenüber der auf dem Rhein herankommenden Ruhrkohle zu verteidigen. Allgemein wird man sagen können, daß, solange Mannheim den Endpunkt der Großschiffahrt auf der Rheinstraße bildete, die Gegner in jenem Konkurrenzkampf sich annähernd ebenbürtig blieben, daß aber mit der Erweiterung der Schiffahrt über Karlsruhe und Lauterburg bis nach Straßburg der Vorteil sich doch der westfälischen Kohle zugeneigt hat. Heute liegen demnach die Dinge so, daß das Saarrevier und Ruhrrevier sich an der Belieferung Badens mit Steinkohle ungefähr im Verhältnis von 1 : 4

beteiligen. In den absoluten Zahlen betrug die Eisenbahnanfuhr aus Saarbrücken im Mittel der letzten zehn Jahre 540 000 t pro Jahr.

Wenn im Jahre 1910 eine merkliche Abnahme des Bezuges gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen ist, so sind dafür dieselben Gründe bestimmend gewesen wie beim Absatzgeschäft in der Rheinpfalz; hier wie dort hat der günstige Wasserstand des Rheines und das dadurch bedingte Sinken der Schiffsfrachtsätze die westfälische und englische Kohle in ihrem Streben, weiter Boden zu gewinnen, mit Erfolg unterstützt. Zweifellos wird das Jahr 1911 als ein der Schiffahrt weniger günstiges Jahr wieder eine Hebung des Saarkohlengeschäftes in Baden mit sich bringen.

Wenn wir die Frage der künftigen Gestaltung des Kohlenabsatzes in Baden an dieser Stelle aufrollen, so gilt es, im Zusammenhang damit eine weitere Frage kurz zu streifen. Es handelt sich dabei um die seit längerer Zeit geplante intensivere Ausnutzung der Wasserkräfte, bezüglich deren das badische Land in einer ausnahmsweise glücklichen Lage sich befindet. Interessante Ausführungen zu diesem Thema hat im Juni 1911 auf der Jahresversammlung des Bezirksvereins Feiburg des Verbandes südwestdeutscher Industrieller Ingenieur Flügel aus Karlsruhe in seinem Vortrag über „Die Grenzen der Ausnutzbarkeit und der Wettbewerbsfähigkeit der aus dem Wasser und der Kohle erzielbaren motorischen Kräfte“ gemacht. Gewisse Wasserkräfte im badischen Land, so führte er aus, seien innerhalb eines zu bestimmenden Aktionsradius durchaus rentabel. Bei einem Vergleich der Preise der aus Wasser und Kohle gewonnenen Energiemengen könne man die Wahrheit nicht beiseite schieben, daß die Strompreise der Kohlenzentralen langsam aber stetig aufwärts streben. Bei Wasserkräften dagegen habe man in umgekehrter Weise damit zu rechnen, daß der Preis für die Krafterzeugung bei ihnen mit einer Höchstzahl beginne und daß nach Abschreibung des Werkes der Preis der aus Wasser erzeugten Energie in einem Minimum fixiert sei, welches sich lediglich durch die laufenden Betriebskosten und durch die Rücklage für neue Maschinen und Leitungen bestimme.

Unter Beobachtung dieser Gesichtspunkte dürfte es wirtschaftlich geboten sein, eine baldige Errichtung von Krafterzeugungsanlagen ins Auge zu fassen, vielleicht in dem Genre, wie es s. Zt. von Professor Rehbock in Karlsruhe befürwortet worden ist. Ein in großen Abmessungen gehaltenes Staubecken, in welchem die Schwarzwaldwässer zu sammeln sind, sollte nach letzterem zum Betrieb von Turbinen errichtet und die dabei gewonnene Energiemenge durch Fernleitungen den einzelnen Ortschaften und Verbraucherkreisen dienstbar gemacht werden.*) Von anderer Seite wird empfohlen, die Wasserkräfte

*) In dieser Hinsicht dürfte der badische Landtag 1912/13 bei der Revision des badischen Wassergesetzes beachtenswerte Beschlüsse fassen.

des Rheines in größerem Umfange, als es heute geschieht, durch den Einbau von Turbinen der Erzeugung elektrischen Stromes nutzbar zu machen.

Wird der Plan in der einen oder anderen Richtung verwirklicht, so wird damit ein großer Teil des heute insgesamt 2 Millionen Tonnen betragenden badischen Verbrauches an Steinkohlen frei, und es wird alsdann Sache der Bergwerksdirektion Saarbrücken wie des Ruhrkohlenbergbaues sein, nach aufnahmefähigen Ersatzgebieten Umschau zu halten.

Von ähnlich großer Bedeutung für das Saarkohlengeschäft wie Baden ist unter den süddeutschen Staaten das Königreich Württemberg einschließlich Hohenzollern. Über die Entwicklung des Absatzgeschäftes seit Beginn des Eisenbahnzeitalters — ein früherer Kohlenverkehr zwischen dem Saarfiskus und Württemberg hat wohl kaum bestanden — ist wenig zu sagen. Sie ging wie bei dem Kohlenvertrieb in Baden und dem übrigen Süddeutschland Hand in Hand mit der Erschließung des Landes durch die einzelnen Eisenbahnlinien und den dadurch erfolgenden Aufschwung der heimischen Industrie. Bei einer näheren Betrachtung der Verhältnisse seit Beginn dieses Jahrhunderts stellt sich heraus, daß sich das Saarkohlengeschäft in Württemberg im Zustand einer gewissen Stagnation befindet. Denn während im Jahre 1901 die Bahnzufuhr 572 748 t Kohlen betrug, stieg sie seitdem nur dreimal wenig über 600 000 t, um 1909 auf 565 080 t zurückzusinken und 1910 die Höhe von 573 432 t aufzuweisen. Etwas günstigere Zahlen weist der Bahnversand aus dem Ruhrbezirk auf, wenn auch hier ein Zurückgehen der Absatzquote in den beiden letzten Jahren zu konstatieren ist.

An dieser Stelle müssen wir des Gesetzentwurfes betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben noch einmal gedenken, wie er augenblicklich dem Reichstage zur Beschlußfassung vorliegt. In diesem Gesetzentwurf ist u. a. die Kanalisierung des Neckars von Heilbronn bis zur Mündung d. h. also ein Großschiffahrtsweg nach Württemberg vorgesehen.

Es fragt sich für uns, ob die Realisierung des Projektes, die in jedem Falle noch eine geraume Zeit auf sich warten lassen wird, eine Verschiebung der heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse im Hinblick auf das Absatzgeschäft des Bergfiskus an der Saar herbeiführen dürfte. Wir glauben, diese Frage wenigstens für den nördlichen Teil Württembergs bejahen zu sollen. Die Verlegung des Umschlagsplatzes von Mannheim nach Heilbronn dürfte dem Kohlenkontor vor dem Saarfiskus doch insoweit Vorteile bieten, daß eine Steigerung der für Württemberg bestimmten und auf dem Rhein herangeschleppten Ruhrkohlenmengen unausbleiblich sein wird. Also auch hier wird eine weitsichtige Absatzpolitik des Saarfiskus mit eventuellen Ausfällen in der Zukunft rechnen und an eine anderweitige Unterbringung der Ausfallmengen denken müssen.

Was das Königreich Bayern anlangt, so leuchtet auf den ersten Blick ein, daß, je weiter östlich wir vorgehen d. h. je weiter wir uns vom Produktionsort der Saarkohle entfernen, um so niedrigere Beteiligungsziffern der letzteren festzustellen sind. In Bayern hat sich der Saarkohlenbergbau nicht mehr lediglich mit dem Ruhrkohlenbergbau auseinanderzusetzen, er ist vielmehr gezwungen, auch mit Kohlenproduzenten in Wettbewerb zu treten, die für die Kohlenversorgung der bisher untersuchten süddeutschen Staaten kaum in Frage kamen. Wir denken dabei vornehmlich an den oberschlesischen, daneben aber auch an den sächsischen und böhmischen Bergbau. Von einer stärkeren Entwicklung des Saarkohlengeschäftes in Bayern kann demnach nicht die Rede sein; in den letzten Jahren ist sie ziffernmäßig vollends stehen geblieben. Die jährlichen Absatzmengen bewegen sich um 300 000 t.

Wenn in der allerjüngsten Zeit der schlesische Wettbewerb immer schärfer auftritt, so kommen ihm dabei die billigen Ausnahmetarife zustatten, die ursprünglich gegen den böhmischen Wettbewerb gerichtet waren, in ihrer Wirkung aber auch die anderen deutschen Bergbaugebiete und nicht zum wenigsten den Saarkohlenbergbau treffen. Es tritt von Oberschlesien her das Bestreben zutage, sich auf die Dauer ein größeres Absatzfeld in Bayern zu sichern, ein Vorgehen, das um so verständlicher wird, je mehr es die englische Kohle versteht, ihren Anteil an der Kohlenversorgung Nord- und Nordostdeutschlands, insbesondere aber der Reichshauptstadt zum Nachteil des oberschlesischen Bergbaues in die Höhe zu drücken.*)

Gleich dem oberschlesischen Bergbau sucht der Ruhrkohlenbergbau seine Quote an der Kohlenversorgung Bayerns mit Nachdruck günstiger zu gestalten, was ihm im letzten Dezennium im großen und ganzen auch gelungen ist.

Mit diesen kurzen Andeutungen ist die künftige Gestaltung der Absatzverhältnisse in Bayern der Hauptsache nach bereits gekennzeichnet. Die Aussichten speziell des Saarkohlenbergbaues sind dabei nicht gerade günstig zu nennen, denn einmal wird, wie gesagt, das oberschlesische Kohlenrevier seine Bemühungen betreffs Erweiterung des Kohlengeschäftes fortsetzen, zum anderen ist, was den Ruhrkohlenbergbau betrifft, die Ruhr-Siegbahn zunächst 1905 durch die Anlage der Abkürzungsstrecke

*) Nach einem Artikel der „Zeitschrift des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins“ (Aprilheft 1910, S. 143) hat der Verbrauch englischer Kohle in Berlin von 1890 bis 1909 um 840 208 t = 793,4 % zugenommen, ihr Anteil an der Versorgung Berlins ist in demselben Zeitraum von 7,53 % auf 39,88 % gestiegen, während der Verbrauch von oberschlesischen Kohlen in der gleichen Zeit absolut um 56 342 t = 5,6 % zurückgegangen und ihr prozentualer Anteil am gesamten Steinkohlenkonsum von Berlin von 72,58 % im Jahre 1890 auf 40,67 % im Jahre 1909 gesunken ist. Ganz besonders ungünstige Zahlen zeigen speziell die Jahre 1908 und 1909: für die englische Kohle eine Zunahme 1909 gegen 1907 um rund 220 000 t, für die oberschlesische Kohle dagegen eine Abnahme von rund 155 000 t.

von Dortmunderfeld nach Schwerte ausgebaut worden. Überdies hat man beschlossen, „zwischen der Sieg und der Dill eine kürzere Verbindung herzustellen durch den Bau einer direkten Eisenbahn von Siegen (Weidenau) nach Dillenburg,“*) wodurch die Kohlenfrachtsätze für Bezüge nach Bayern und Württemberg sich günstiger gestalten dürften. Es ist nicht ausgeschlossen, daß dieser Frachtvorsprung eine weitere Belebung des Ruhrkohlengeschäftes in Bayern herbeiführen wird.

Letztens ist in diesem Zusammenhang noch der Saarkohlenabsatz im Großherzogtum Hessen einer kurzen Betrachtung zu unterziehen. Gleich dem Absatz in der Pfalz hat der Vertrieb der Saarkohle in Rheinhessen schon frühzeitig eine Rolle gespielt. Städte wie Worms, Mainz und Offenbach sehen auf eine ein Jahrhundert überdauernde Verkehrsbeziehung zum Saarbrücker Steinkohlenbergbau zurück. Nicht am wenigsten hat dazu die Kohlenverschiffung saar- und moselabwärts und von Koblenz ab rheinaufwärts beigetragen, wie wir dies in unseren früheren Ausführungen bereits gezeigt haben.

Über die Ablösung des Fuhr- und Schiffsbetriebes durch die Eisenbahnen gehen wir kurz hinweg; es hieße dies, bereits Gesagtes wiederholen. Die neuere Entwicklung läßt einen schnellen Aufschwung des Saarkohlengeschäftes in Hessen erkennen. Seit der Jahrhundertwende hat sich die jährliche Absatzmenge annähernd verdoppelt und beträgt im Jahre 1910: 302 760 t, von denen fast die Hälfte durch die vier Städte Mainz, Darmstadt, Worms und Offenbach konsumiert wird.

Hinsichtlich der künftigen Gestaltung des Kohlenmarktes in Rheinhessen gilt zum Teil, was über die Absatzverhältnisse der bayrischen Pfalz bereits ausgeführt worden ist. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird die Entwicklung der letzten Jahre in ähnlichem Tempo weiter fortschreiten unbekümmert um das Andrängen der westfälischen und englischen Kohlen, denen, das ist zuzugeben, leistungsfähige Rheinhäfen und bequeme Umschlagsgelegenheiten in Mainz und neuerdings auch in Worms zur Verfügung stehen. Daß die Bergwerksdirektion Saarbrücken gewillt ist, in erhöhtem Maße an der Kohlenversorgung Süddeutschlands teilzunehmen, scheint aus einer Notiz hervorzuleuchten, die vor kurzem durch die Presse ging. Danach soll der Saarfiskus beabsichtigen, in Mannheim ein eigenes Kohlenlager zu errichten, von welchem aus dem Saarkohlenvertrieb vornehmlich in Baden und Hessen, aber auch in Württemberg und Bayern eine umfassendere Pflege zuteil werden soll.

Nachdem wir so den Absatz der Saarkohle in Preußen und den süddeutschen Staaten nach den verschiedensten Seiten beleuchtet haben, erübrigt es nur, in etwas ausführlicherer Darstellung auf die Teilnahme Elsaß-Lothringens am Inlandsgeschäft des Saarkohlenhandels zu sprechen zu kommen.

*) Schumacher a. a. O. S. 72.

Aus Zweckmäßigkeitsgründen werden wir dabei von einer Betrachtung der Entwicklung bis zur Beendigung des deutsch-französischen Krieges Abstand nehmen und diesen Teil bis zur Behandlung des Absatzes in Frankreich zurückstellen.

Charakteristisch für den Absatz innerhalb der Reichslande ist das dauernde Zurückgehen der relativen Verbrauchsmengen neben einem Stillstand der Entwicklung mit Bezug auf die absoluten Beteiligungsziffern.

Unter den Ursachen, welche für diese Erscheinung in Betracht kommen, sind hauptsächlich folgende zu nennen:

1. Das Vordringen der niederrheinisch-westfälischen Koksindustrie im lothringisch-luxemburgischen Minettegebiet.
2. Das Vordringen der Ruhrkohle auf dem Oberrhein und ihr Eintritt insbesondere in das Elsaß von den Umschlagsplätzen Lauterburg und Straßburg (Kehl) aus.
3. Die rasche Entwicklung der privaten reichsländischen Kohlengruben, insbesondere der Zeche Merlenbach-Spittel, die in verhältnismäßig kurzer Zeit ihre Produktion von 350 000 t auf 750 000 t zu steigern wußte, sowie der Zeche Klein-Rosseln und das begreifliche Streben dieser unter routinierter Leitung stehenden Bergwerke, ihre Produktion selbst unter Zuhilfenahme umfangreicher Preiskonzessionen unterzubringen.
4. Der Vorstoß der belgischen Kohle auf dem französischen Ostkanal und den Grenzbahnen, im letzteren Fall unter Anwendung planmäßig vorbereiteter günstiger Tarife.

All diese Gründe, die nach der einen oder anderen Richtung noch vervollständigt werden könnten,*) haben es also bewirkt, daß Elsaß-Lothringen, welches ehedem mit an erster Stelle unter den Saarkohle verbrauchenden Ländern stand, in relativ gesteigertem Umfange zum Bezug von Kohlen anderer Herkunft übergegangen ist. Im Jahre 1872 noch mit 28,7 % d. h. 1 154 050 t am Gesamtabsatz der Saarbrücker Gruben beteiligt, entfielen im Jahre 1909 nur noch 14,9 % oder 1 438 381 t auf den Verbrauch innerhalb der benachbarten Reichslande.

Wenden wir uns, in die Details übergehend, zunächst dem Kohlenverbrauch des lothringischen Teiles der Reichslande mit besonderer Berücksichtigung des Minettegebietes zu, so wird es notwenig, zur Kennzeichnung der heutigen Lage noch ein paar weitere Zahlen zu geben. Lothringen empfing mittelst der Eisenbahn im Durchschnitt der Jahre 1900—1909 jährlich folgende Mengen:

Saarkohle 549 000 t (1909 : 557 841), Saarkoks 182 400 t (1909 : 204 012)
Ruhrkohle 55 000 t (1909 : 64 380), Ruhrkoks 1 713 500 t (1909 : 1 942 592)**)

*) Beispielsweise nimmt heute auch die englische Kohle an der Versorgung der Reichslande teil.

**) Zu dieser Eisenbahnanfuhr treten noch unbedeutende, auf der Mosel herangeschleppte Koksmengen hinzu, sodaß beispielsweise im Jahre 1909 und 1910 der gesamte Koksbezug aus Rheinland—Westfalen 1 998 822 t bezw. 2 476 953 t beträgt.

Aus diesen wenigen Zahlen leuchten die zur Zeit bestehenden Verhältnisse deutlich hervor. Saar- und Ruhrgebiet teilen sich, wenn von den übrigen am lothringischen Kohlengeschäft beteiligten Kohlenproduzenten einmal abgesehen wird, in der Weise in die Rollen der Lieferanten, daß Rheinland–Westfalen die Versorgung der Eisenindustrie, des Minettegebietes mit den erforderlichen Hochofenkoks zufällt, Saarbrücken dagegen die zur Kesselfeuerung nötige Steinkohle liefert. Freilich ist letztere Menge nicht sehr bedeutend und kommt in der oben angeführten Zahl von 549000 t nicht zum Ausdruck, da auch der Städteverbrauch Lothringens in dieser Zahl figuriert. Der Grund für den verhältnismäßig geringen Verbrauch von Kesselkohlen liegt darin, daß, auf einer rationellen Verwertung der Gichtgase beruhend, die Elektrisierung des Betriebes, auch im Walzwerk, nirgends soweit durchgeführt worden ist wie gerade auf den Eisenhütten des Minettegebietes; letztere haben „wegen des hohen Kohlenpreises eine Elektrisierung oft auch dort vorgenommen, wo es für ein unmittelbar auf der Kohlenzeche liegendes Eisenwerk rentabler ist, noch Dampf zu verwenden."*)

Neuerdings nehmen auch, um dies beiläufig zu erwähnen, die privaten ostlothringischen Kohlengruben einen hervorragenden Anteil an der Belieferung der Eisenhütten des Minettegebietes mit Fabrikationskohlen.

Wenn in der zuletzt gegebenen Zahlenreihe der Saarbergbau auch als Kokslieferant Lothringens figuriert, so ist dies in dem Umstand begründet, daß die Firma de Wendel seit längerer Zeit in einem Saardorfe Kohlen des Bergfiskus verkokt und die gewonnenen Koks mittelst der Eisenbahn ihren lothringischen Eisenhütten zuführt. Im übrigen dürfen wir auf unsere Ausführungen im ersten Teil dieser Abhandlung verweisen.

Dasselbe gilt auch für die Frage der künftigen Gestaltung der Absatzverhältnisse in Lothringen, speziell im Hinblick auf das Projekt der Mosel- und Saarkanalisierung. Obwohl an eine Verwirklichung desselben infolge der Beschlüsse des Reichstages vom Ende des Jahres 1911 sowie der Haltung der preußischen Staatsregierung fürs erste nicht zu denken ist, wird „das alte Inventarstück der Mosel- und Saarkanalisierung" nicht von der Bildfläche verschwinden. Nur eine Frage der Zeit dürfte es sein, wann die gesetzlichen Unterlagen zum Bau dieses Großschiffahrtsweges geschaffen werden. Und sind sie erst einmal geschaffen, so wird es beim Bergfiskus an der Saar selbst liegen, ob sich sein Anteil an der Versorgung Lothringens mit Fabrikationskohle vergrößert oder nicht.

Von minder wichtiger Bedeutung dürfte die Kanalisierung für das Saarkohlengeschäft im Elsaß sein, dem wir uns nunmehr noch kurz zuwenden wollen. Insofern nimmt dieser Teil der Reichslande eine besondere Stellung ein, als seine Versorgung

*) Schumacher a. a. O. S. 51.

mit Kohle teilweise sich auf dem Wasserweg vollzieht. Wir haben im ersten Abschnitt dieser Schrift gezeigt, wie durch den Saarkanal der Anschluß an das elsässische und französische Kanalsystem hergestellt wurde und der Kohlenverkehr in den ersten Jahren einen erfreulichen Aufschwung nahm, bis er um die Mitte der achtziger Jahre seinen Höhepunkt überschritt, um seitdem nur noch eine untergeordnete Rolle beim Kohlenvertrieb des Saarfiskus zu spielen.

Als wichtigste reichsländische Kanalstation ist Mülhausen zu nennen, daneben auch Colmar, wogegen Straßburg namentlich seit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Saarbrücken—Mommenheim—Straßburg für den Kanalverkehr weniger in Betracht kommt. Denn der Unterschied zwischen der Bahnfracht und Kanalfracht beträgt heute etwa 0.80 bis 1.00 Mark pro Tonne, ist also so gering, daß die Verbraucher fast durchweg den Eisenbahnbezug vorziehen. Zörner berichtet, daß bei einer Frachtdifferenz von 1.90 Mark im Jahre 1890/91 nur 80000 t Kohlen mittelst Saarkahn gegenüber 90000 t Bahnvertrieb in Straßburg abgesetzt wurden. Heute hat sich das Verhältnis entsprechend zugunsten des Schienenweges verschoben. Nach dem Bericht der Handelskammer Straßburg empfing Straßburg im Jahre 1909 aus dem Saargebiet im Bahnverkehr 175762 t, im Wasserverkehr 45602 t Steinkohlen, wobei allerdings die von den Privatgruben Südwestdeutschlands gelieferten Mengen einbezogen sind.

Gerade der letztere Umstand macht es unmöglich, in breiterem Rahmen die in den Straßburger Handelskammerberichten enthaltenen Zahlenreihen beispielsweise über die Kohleneinfuhr im Elsaß getrennt nach Bahnbezug und Wasserbezug sowie nach den Produktionsgebieten Saarrevier, Ruhrrevier, Belgien, Großbritannien etc. in unsere Betrachtung zu ziehen; wir müssen uns vielmehr wiederum mit der Eisenbahnstatistik bescheiden, nach welcher neben Straßburg auch Mülhausen mit 41264 t im Jahre 1910 für das Saarkohlengeschäft in Frage kommt, ebenso Colmar mit 16752 t, während die übrigen Mengen sich auf eine Reihe kleinerer Kommunen verteilen.

Abschließend werden wir sagen können, daß Elsaß-Lothringen, welches heute von großer Bedeutung für das Saarkohlengeschäft ist, dasjenige Land ist, in welchem der Konkurrenzkampf künftig vielleicht am ernstesten entbrennen wird. Nicht weniger als vier Kohlenreviere bemühen sich, wie wir gezeigt haben, neben dem Bergfiskus, in den Reichslanden weiter an Boden zu gewinnen: der private lothringische Bergbau unter dem Einfluß eines Hugo Stinnes und August Thyssen, der rheinisch-westfälische und englische Bergbau, denen die Erweiterung und Vermehrung der oberrheinischen Umschlagsplätze zustatten kommt, und endlich der belgische Kohlenbergbau. Schon heute wird über die Störungen geklagt, welche das reguläre Kohlengeschäft durch die Zufuhr großer Mengen englischer Kohlen erleidet, indem letztere wegen Mangels an

Raum zur Auflagerung vielfach zu jedem Preis losgeschlagen werden. Ebenso wird auf das Bestreben der Privatgruben Ostlothringens hingewiesen, durch Preisunterbietungen die Bergwerksdirektion in weitem Maße in Absatzschwierigkeiten zu bringen.

Indem wir damit unsere Betrachtungen über das Inlandsgeschäft des Saarfiskus schließen, gehen wir nunmehr zu einer Darstellung des Saarkohlenexportes über.

---

b) Das Auslandsgeschäft.

Bei einer Untersuchung des Saarkohlenexportes werden wir uns kurz fassen können, weil, wie wir in den einleitenden Ausführungen des zweiten Abschnittes dieser Schrift bereits dargetan haben, die Verkaufspolitik der Saarbrücker Bergwerksdirektion zu einer Eindämmung der Kohlenausfuhr geführt hat, wie sie beispielsweise das Kohlensyndikat heute noch nicht kennt. Während das Ausland im Jahre 1880 noch mit 26,4% am Saarkohlengeschäft teilnahm, beziffert sich seine Verbrauchsquote im Jahre 1909 nur noch auf 10,2%, was aus folgender Zahlenreihe, die wir des Überblicks halber und als Pendant zu unserer Tabelle auf Seite 68 an die Spitze unserer Ausführungen stellen, näher hervorgeht.

Jahr	Vom Gesamtabsatz der Saarbrücker Gruben entfielen auf											
	d. Schweiz		Frankreich		Luxemburg		Österreich		Italien		das gesamte Ausland	
	t	%	t	%	t	%	t	%	t	%	t	%
1870	132200	5,0	947950	35,7	—	—	—	—	—	—	1080150	40,7
1880	421357	8,4	870807	17,3	21702	0,4	10819	0,3	—	—	1324685	26,4
1890	436585	7,4	340091	5,7	28958	0,5	7260	0,1	25075	0,5	837969	14,2
1900	582500	6,9	396100	4,7	41900	0,5	17200	0,2	1500	0,0	1039200	12,3
1901	532100	6,4	383300	4,6	45600	0,5	17700	0,2	4600	0,1	983300	11,8
1902	531900	6,1	489800	5,6	47700	0,6	17700	0,2	10900	0,1	1098000	12,6
1903	643700	7,1	520200	5,7	56200	0,6	16500	0,2	14500	0,2	1251000	13,8
1904	694100	7,4	429400	4,6	47700	0,5	7100	0,1	10000	0,1	1188300	12,7
1905	677100	7,1	431700	4,6	33500	0,3	15300	0,2	17900	0,2	1175500	12,4
1906	610300	6,4	545500	5,7	31400	0,3	15600	0,2	20900	0,2	1223700	12,8
1907	630400	6,6	480900	5,1	34500	0,4	22600	0,2	11400	0,1	1179800	12,4
1908	643300	6,7	285000	2,9	38800	0,4	17000	0,2	8600	0,1	992700	10,3
1909	612163	6,3	308256	3,2	34133	0,4	22750	0,2	8915	0,1	986217	10,2

Was zunächst die Schweiz anlangt, so ist sie heute der bedeutendste ausländische Kunde des Saarbrücker Bergfiskus. Wenn auch in den letzten Jahren ein gewisser Stillstand in der Entwicklung des dortigen Absatzgeschäftes eingetreten ist, so stellt doch der heutige Verbrauch von mehr als 600000 t jährlich eine beachtenswerte Größe dar. Von sämtlichen ausländischen Absatzgebieten scheint denn auch die Schweiz dasjenige zu sein, dem der Saarkohlenhandel vornehmlich sein Augenmerk zuwendet. Denn einmal handelt es sich dabei um eine Kundschaft, deren Beziehungen zum Saarfiskus teilweise bereits bestanden haben, als noch die Fuhre das Hauptbeförderungsmittel bildete, zum anderen stellt die Schweiz heute ein Gebiet dar, in welchem nach Lage der Dinge ein Konkurrenzkampf jedenfalls leichter als anderwärts mit Erfolg bestanden werden kann. Daß es dabei dem Saarfiskus allerdings nicht leicht gemacht wird, seinen Stand zu behaupten, zeigt die Entwicklung der letzten Jahre.

Auch hier ist es wieder in erster Linie die englische Kohle, die den Absatz erschwert, indem sie von Newcastle und Cardiff aus auf Überseedampfern die italienische Küste anläuft und von Genua und Savona aus in nördlicher Richtung vordringt. Neben ihr wählen die französischen und belgischen Kohlen den bequemen Weg auf dem Ostkanal und der französischen Ostbahn, um namentlich in der Westschweiz anzukommen. Endlich hat es auch der Ruhrkohlenbergbau verstanden, sich einen Anteil an der Kohlenversorgung der Schweiz zu sichern. Sein Bahnversand allein nach Stationen der Schweizerischen Bahnen betrug 1910: 123094 t Kohlen, 185314 t Koks und 72615 t Briketts.

Immerhin bleibt die Tatsache bestehen, daß der staatliche Bergbau an der Saar einen ersten Platz in der Kohlenversorgung der Schweiz belegt und daß Anzeichen dafür vorhanden sind, daß er seine Stellung in der Zukunft auch behaupten wird. Denn mit einer Verlegung des Endpunktes der Großschiffahrt auf dem Rhein nach Basel oder gar bis zum Bodensee kann, so sehr auch Propaganda für dieses Projekt gemacht wird, vorerst nicht gerechnet werden, sodaß also ein stärkeres Vordringen der Ruhrkohle mittelst niedriger Wasserfrachten fürs erste nicht zu erwarten ist. Daß der Ruhrkohlenbergbau auch nicht in der Lage ist, in größerem Umfange Verschiffungen via Straßburg—Rhein—Rhônekanal -Hüningen nach Basel vorzunehmen, liegt in der geringen Leistungsfähigkeit des reichsländischen Kanalsystems begründet. Anderseits sind die Frachtvorteile, wie sie der belgische und französische Kohlenbergbau bei seinen Lieferungen an die Schweiz genießt, doch nicht so groß, als daß von dieser Seite her eine wesentliche Verschiebung der heutigen Wettbewerbsverhältnisse zu erwarten wäre. Allenfalls könnte an einen stärkeren Andrang einmal der ostlothringischen und sodann der englischen Kohle gedacht werden, doch lassen die wenigen, noch dazu unvollständigen Zahlen, die uns zu Gebote stehen, Schlüsse nicht zu.

Neben der Schweiz ist nur noch Frankreich mit nennenswerten Mengen am Saarkohlenkonsum beteiligt, und zwar ist es das einzige Land, welches die Saarkohlen vorzugsweise auf dem Wasserweg bezieht. Wir haben früher ausführlich davon gesprochen, wie schon im 18. Jahrhundert saarabwärts und von Conz ab moselaufwärts ein reger Kohlenverkehr mit Frankreich bezw. dem zu Frankreich gehörigen Elsaß-Lothringen bestanden hat. Dieser Wasserverkehr ist dann um die Mitte des 19. Jahrhunderts durch die Eisenbahn Saarbrücken—Forbach Metz abgelöst worden. Wiederum ist es hier die Firma C. Schmidborn in Saarbrücken gewesen, die zuerst nach Westen hinübergriff und in Nancy ein Zweiggeschäft gründete mit dem Zwecke des Verkaufes von Kohlen und Koks aus dem Saarbrücker Becken innerhalb der Departements Moselle, Meuse, Vosges, Meurthe, Haute Marne, Marne, Haut Rhin und Bas Rhin. Neben ihr aber hatte noch eine zweite Saarbrücker Kohlenhandlung ein Interesse an der Ausbeutung des neuen Verkehrsweges, nämlich die Firma Haldy, an welcher eine Reihe von Franzosen beteiligt war. Sie gründete mit anderen französischen Kohlenfirmen eine neue Gesellschaft zum Vertrieb der Saarkohle in Frankreich unter dem Namen Haldy & Cie. mit dem Sitz in Nancy. Zwischen beiden Gesellschaften ist es bald zu einer Art Interessengemeinschaft und schließlich 1867 zur Auflösung der alten Gesellschaft Haldy & Cie. und einer Neugründung unter dem Namen Haldy, Röchling und Co. in Nancy gekommen, da das Geschäft der Firma Haldy den Verhältnissen entsprechend seinen Schwerpunkt immer mehr nach Deutschland verschob. Im Jahre 1873 entstanden Meinungsverschiedenheiten zwischen den Teilhabern, die ein Weiterbestehen des Gesellschaftsvertrages unmöglich machten und zur Auflösung der Gesellschaft führten.*)

Was für uns in dieser Schilderung wichtig ist, ist die Tatsache, daß durch die genannten Firmen eine planmäßige Bearbeitung des östlichen und südöstlichen Frankreich zu Zwecken des Vertriebes der Saarkohle schon frühzeitig erfolgt ist, ein Bestreben, welches durch den Bau des Saarkohlenkanals und die damit geschaffene Wasserverbindung des Saarbeckens mit dem weitverzweigten französischen Kanalsystem eine weitere Unterstützung fand. Nur so ist es zu erklären, daß der Absatz in Frankreich, der im Jahre 1869 auf über 1½ Millionen Tonnen gestiegen, dann aber nach der Abtretung Elsaß-Lothringens 1871 auf 257600 t gefallen war, in dem folgenden Jahrzehnt sich derartig entwickelte, daß 1883 nicht weniger als 985929 t oder 17,3 % des Gesamtabsatzes der Saargruben auf Frankreich entfielen.

Seitdem ist jedoch ein rapider Rückschritt zu verzeichnen, dessen Ursachen hauptsächlich in den wirtschaftlichen Verhältnissen des Landes zu suchen sein dürften. Die Schiffsfrachten

*) Tille's Aktenmaterial des Hauses Röchling.

auf dem Ostkanal, die im Anfang reichlich hoch waren, sanken bald infolge mehrfach sich einstellender Rückfrachten, sodaß die belgischen Kohlen von den 80er Jahren ab auf dem Rhein-Marnekanal nach Französisch-Lothringen vorzudringen vermochten. In ähnlich beträchtlichem Umfange schmälerten auf Grund starker Tarifermäßigungen seitens der französischen Nordbahn und Ostbahn die nordfranzösischen Kohlen den Absatz der Saargruben in Frankreich so sehr, daß die sich ergebenden Veränderungen der Absatzverhältnisse eine Wendung zum Besseren bis heute nicht zur Folge gehabt haben. Der Gedanke, daß gewisse nationale Empfindlichkeiten zum Teil den Anstoß zu jenen Tarifermäßigungen und damit zur Beschneidung des Saarkohlengeschäftes in Frankreich gegeben haben, ist nach Lage der Dinge nicht ohne weiteres abzuweisen.

Aber noch ein Zweites dürfte für das auffällige Zurückgehen der Verkehrsbeziehungen des Saarbergbaues zu Frankreich in Frage kommen. Uns liegt eine kleine Statistik aus dem „Glückauf" 1910 vor, welche die Kohleneinfuhr in Frankreich während der Jahre 1905—1908 enthält. Danach beteiligten sich an dieser Einfuhr:

	Großbritannien mit	Belgien mit	Deutschland mit	andere Länder mit
1905:	7 176 000 t	3 739 000 t	877 000 t	11 000 t
1906:	9 348 000 „	4 363 000 „	2 016 000 „	6 000 „
1907:	10 706 000 „	4 257 000 „	1 566 000 „	5 000 „
1908:	10 433 000 „	4 665 000 „	1 626 000 „	12 000 „

Aus dieser Tabelle geht hervor, daß England in einem Zeitraum von nur vier Jahren seine Absatzquote um mehr als 3 Millionen Tonnen zu steigern gewußt hat, während in der gleichen Zeitspanne der deutsche Kohlenbergbau sein Anteilverhältnis nur um etwa 800 000 Tonnen verbessert hat. Berücksichtigt man ferner, daß die Kohlenförderung Frankreichs selbst in den Departements Nord und Pas de Calais eine außerordentliche Steigerung in den letzten Jahren erfahren hat, so wird, ganz abgesehen von dem Allgemeinbestreben des Saarbrücker Bergbaues, das Kohlengeschäft von der Ausfuhr möglichst zu emanzipieren, aus alledem die niedrige Beteiligungsziffer des Saarfiskus bei der Kohlenversorgung Frankreichs erklärlich. So darf es denn auch nicht Wunder nehmen, daß die Absatzmengen der Jahre 1908 und 1909 einen Tiefstand aufweisen, wie er in den letzten vierzig Jahren nur zweimal sich eingestellt hat, neben dem genannten Kriegsjahr 1871 im Jahre 1891 als einem ausgesprochenen Krisenjahr.

Die mit der Eisenbahn nach Frankreich transportierten Saarkohlen, die sich der Menge nach zu den auf dem Wasserweg verfrachteten Kohlen in den letzten Jahren ungefähr wie 1 : 3 verhielten, werden in der Hauptsache in dem ostfranzösischen Industrierevier abgesetzt, während die Saarkähne auf dem Rhein—Marnekanal den Verbrauchszentren Nancy, Toul,

Bar-le-Duc, Châlons s./M., Epernay und Reims zustreben und sogar bis Paris vordringen, anderseits auf dem Rhein—Rhônekanal vornehmlich in Besançon, Dijon und Lyon entladen werden.

Werfen wir auch hier einen kurzen Blick in die Zukunft, so ist zunächst zur Frage, ob die Entwicklung der Geschäftsbeziehungen des Saarfiskus zu Frankreich, wie sie sich insbesondere im letzten Jahrzehnt darstellt, gutzuheißen oder zu beklagen ist, Folgendes zu sagen: Wenn man unter Ausschaltung des Extrems einer unbedingten Verwerfung jeglicher Kohlenausfuhr zum Ausgangspunkt der Erwägungen die Tatsache macht, daß beim heimischen Kohlenbergbau das Anwachsen der Förderungsziffern in ein einheitliches Verhältnis zur Aufnahmefähigkeit des inländischen Marktes nicht gebracht werden kann, wird man den Kohlenexport vielleicht als ein notwendiges Übel bezeichnen, jedenfalls aber in ihm eine Maßnahme erblicken, auf deren Ergreifung schlechterdings nicht verzichtet werden kann. Wenn wir uns demnach vergegenwärtigen, daß in den letzten Jahren der Saarfiskus in Absatzschwierigkeiten geraten ist und einer Überfüllung seiner Kohlenhalden durch Feierschichten hat vorbeugen müssen, so glauben wir, einer gemässigten Ausfuhrpolitik das Wort reden zu sollen. Das Wirtschaftsleben, wie es sich heute vor uns abspielt, kennzeichnet sich u. a. durch den Wechsel von Kohlennot und Kohlenüberangebot; da wäre es töricht, im ersteren Falle die Abflußkanäle nach dem Ausland zu verstopfen, um sie in Zeiten des Überangebotes mit vielen Anstrengungen und Aufwendungen wieder zu öffnen. In diesem Sinne muß allerdings das auffallend starke Zurückschnellen der Absatzziffern in den Jahren 1908 und 1909 einigermaßen befremden.

Zweifellos wird es die Königliche Bergwerksdirektion Saarbrücken künftig in der Hand haben, von sich aus die verschiedenen Faktoren, welche für die Absatzverhältnisse in Frankreich allgemein in Frage kommen, teilweise unwirksam zu machen und den Umfang des Saarkohlengeschäftes jenseits der Westgrenze des Reiches zu regulieren. Ebenso zweifellos wird eine weitsichtige Politik dabei den richtigen Mittelweg finden zwischen einer maßvollen Eindämmung und einer gewissen Pflege des Saarkohlenexportes.

Es ist dies hier der geeignete Platz, mit ein paar kurzen Bemerkungen die Frage eines eventuellen Kohlenausfuhrzolles zu streifen.

Um dieselbe Zeit, als im britischen Parlament die Aufhebung der Coal Tax, die am 19. April 1901 eingeführt worden war und bis zum 1. November 1906 Gültigkeit behielt, angekündigt wurde, hat auf der Suche nach neuen Einnahmequellen Graf Kanitz der Steuerkommission des deutschen Reichstages den Antrag betreffs Einführung eines Kohlenausfuhrzolles erstmalig unterbreitet, indem er — und zwar zu Unrecht — darauf hinwies, daß die Kohlenausfuhr des britischen Inselreiches unter der Coal Tax nicht gelitten, sondern sich stetig weiter entwickelt

habe und daß die deutsche Kohlenindustrie sehr wohl in der Lage sei, diesen Zoll ohne Schaden zu tragen. Die Steuerkommission hat jedoch damals den Antrag abgelehnt, womit sich die Einbringung im Plenum des Reichstages erübrigte.

Im Mai 1907 hat Graf Kanitz dann zum zweiten Male, und zwar im Preußischen Abgeordnetenhaus, den Kohlenausfuhrzoll empfohlen mit der Motivierung, dieser Zoll sei ein geeignetes Mittel, den Kohlenpreissteigerungen, unter denen die inländischen Konsumenten zu leiden hätten, entgegenzuwirken. Aber auch diesmal wurde nichts erreicht, vielmehr ließ die preußische Regierung durch den Handelsminister Delbrück die Erklärung abgeben, daß sie nach wie vor die ernstesten Bedenken gegen die Einführung eines solchen Zolles hege.

Erneuten Bestrebungen ist die Einführung des Kohlenausfuhrzolles im Laufe der Verhandlungen über die deutsche Finanzreform begegnet. Wenn von der Tatsache ausgegangen wird, daß u. a. für den Saarbrücker Kohlenbergbau die Ausfuhr eines Teiles der Förderung im Hinblick auf die geographische Lage zur unumgänglichen Notwendigkeit geworden ist, nicht zum wenigsten auch deshalb, weil der ausländische Verbrauch eine Anzahl von Kohlensorten aufnimmt, für welche im Inland überhaupt nicht oder nicht in genügendem Umfang Verwendung vorhanden ist, so ist es zu verstehen, daß die Regierung auch diesmal auf ihrem ablehnenden Standpunkt verharrte. Wie schon angedeutet, hat man versucht, die öffentliche Meinung für den Ausfuhrzoll zu gewinnen, indem man deduzierte, der Zoll werde neben den geldlichen Erträgnissen eine Ermäßigung der Kohlenpreise im Inland erzwingen, indem er bei gleichbleibender Nachfrage den Kohlenexport beschnitte und damit das Angebot im Inland vermehre. Demgegenüber muß darauf hingewiesen werden, daß, wollte man die Ausfuhr mittelst eines Ausfuhrzolles unterbinden, die heimischen Verbraucher die ganze Förderung nicht übernehmen könnten. Eine Förderungseinschränkung müßte also die Folge sein, zugleich aber auch eine Vermehrung der allgemeinen Unkosten. Da die Kohlenproduzenten jedoch nicht geneigt sein würden, diese vermehrten Unkosten auf sich zu nehmen, würden die letzteren zweifellos in einer Erhöhung der Inlandspreise ihren Ausgleich finden. Es würde mithin das Umgekehrte dessen eintreten, was die Befürworter des Ausfuhrzolles zur Schmackhaftmachung desselben dem Publikum vorsetzen.*)

Neben der Schweiz und Frankreich beteiligen sich am Auslandsgeschäft des Saarbrücker Steinkohlenbergbaues noch Luxemburg, Österreich und Italien, alle drei Länder jedoch nur mit Mengen von relativer wie absoluter Bedeutungslosigkeit.

Für Luxemburg liegen Zahlen erst seit dem Jahre 1871 vor, da der Absatz daselbst vor 1870 mit demjenigen in den

*) Vgl. „Glückauf“ 1910 S. 731 ff. Jüngst, Kohlenausfuhrzoll und Kohlensteuer.

süddeutschen Staaten als „Absatz in den Zollvereinsstaaten" zusammengefaßt wurde. Eine wichtige Rolle als Saarkohlenkonsument ist Luxemburg nie zugefallen, nur dreimal ist die Beteiligungsziffer über 50000 t gestiegen. Es liegt dies in der geographischen Lage begründet, die dem Bezug aus dem Ruhrgebiet, dem Aachener Revier sowie aus Belgien größere Vorteile gewährt. Außerdem kommt als Verbraucher nur die Luxemburgische Eisenindustrie in Frage, deren Brennstoffbedarf schon deshalb nicht von Saarbrücken aus gedeckt werden kann, weil die Saareisenindustrie die gesamte Produktion an Koks und Kokskohlen absorbiert.

Was Österreich anlangt, so begann es zu Anfang des Jahres 1870 mit regelmäßigen Kohlenbezügen via Kufstein; hinzu trat vom Jahre 1874 ab der Kohlenvertrieb von Stationen der neu eröffneten Vorarlbergbahn aus. Wiederholt sind auch geringe Mengen Saarkohle nach Salzburg gegangen. Von der Eröffnung der Arlbergbahn, die 1884 erfolgte, hat man sich damals eine Belebung des Saarkohlengeschäftes in Österreich versprochen, doch sind die Erwartungen nicht in Erfüllung gegangen. Wohl brachten die Jahre 1884 und 1885 eine Versandsteigerung um etwa 10000 t, indessen ging bereits 1886 dieser Vorsprung wieder verloren. Seitdem bewegt sich, den Konjunkturen folgend, der Jahresversand zwischen 5000 und 24000 t und beträgt im Mittel der letzten zehn Jahre 17000 t oder 0,2 % des Gesamtabsatzes. Innsbruck und eine kleine Anzahl Vorarlberger und Tiroler Stationen sind hierbei als Konsumenten zu nennen.

Nach Italien sind bereits in den Jahren 1870 und 1873 einige Probesendungen auf der Brennerbahn gegangen. Von einem eigentlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Saarfiskus und Italien kann jedoch erst vom Jahre 1882, dem Eröffnungsjahr der Gotthardbahn, ab die Rede sein. Der Höhepunkt dieses Verkehrs ist bereits 1889 überschritten worden; in diesem Jahre belief sich der Absatz an Saarkohlen in Italien auf mehr als 67000 t oder 1,1 % des Gesamtvertriebes. In den letzten beiden Dezennien hat er sich nicht wieder über 0,2 % erhoben. Der Grund zu diesem Abfall liegt in dem starken Ankommen der englischen Kohle von Genua aus, wie es sich auch beim Absatz in der Schweiz bemerkbar gemacht hat, sowie in dem neuerlichen Vordringen der Ruhrkohle, welche den italienischen Markt ebenfalls auf dem Seewege aufsucht. Endlich ist auch die Aufhebung der Ausnahmetarife für Kohlensendungen nach Italien, der Schweiz und Südfrankreich nicht ohne ungünstigen Einfluß auf die Ergebnisse des Saarbrücker Bergbaues gewesen.

Im wesentlichen bleibt der Absatz auf die nächste Umgebung der oberitalienischen Seen an der Schweizer Grenze beschränkt. In der bedeutendsten Verbrauchsstätte Italiens, Mailand, hat die Saarkohle nicht festen Fuß zu fassen vermocht.

Schlußwort.

Wir sind am Schlusse unserer Ausführungen angelangt. Überblicken wir noch einmal die Gesamtlage, so können wir uns hinsichtlich der künftigen Gestaltung der Absatzverhältnisse des staatlichen Saarkohlenbergbaues eines gewissen Pessimismus nicht erwehren. Wenn wir die Erfahrungen insbesondere der letzten Jahre in Berücksichtigung ziehen, so glauben wir dem Bergfiskus an der Saar die Prognose ernster Konkurrenzkämpfe stellen zu sollen. Inwieweit er diese Kämpfe bestehen wird, hängt im wesentlichen von der Preispolitik der Bergwerksdirektion ab. Ob aber hier wiederum neben dem guten Willen die Möglichkeit zur Vornahme von Preisreduktionen vorhanden ist, führt uns hinüber zur Frage der Rentabilität der königlichen Saargruben. Mit Absicht haben wir diese Frage nicht schon früher gestreift; wir haben sie hierher zurückgestellt, um durch ihre Behandlung der vorliegenden Schrift den erforderlichen Abschluß zu geben.

In den Beratungen, die im März 1911 im Preußischen Abgeordnetenhaus über den Etat der Bergverwaltung geführt wurden, hat der Berichterstatter insbesondere auf das ungünstige Ergebnis des Saarbergbaues aufmerksam gemacht und betont, daß von 1900 bis 1909 der Überschuß von 26 Millionen auf 12,9 Millionen oder, auf die Tonne Kohlen berechnet, von 2,86 Mark auf 1,80 Mark gefallen sei. Noch bedenklicher wird die Sache, wenn man in Betracht zieht, daß beim Saarbergbau, der, wie wir früher gezeigt haben, durch Regal bezw. durch Erwerb ehemaliger französischer Landesteile in den Besitz des preußischen Staates gelangt ist, der Schätzungswert der Felder und die Verzinsung außer acht gelassen werden. Würde man auch sie in die Berechnung einbeziehen, so würde das Ergebnis des staatlichen Bergbaues an der Saar kaum noch als wirtschaftlich bezeichnet werden können.

Für die so gekennzeichnete rückläufige Bewegung werden in erster Linie die erheblichen Kapitalaufwendungen für Neuanlagen geltend gemacht, die beispielsweise in den letzten zehn Jahren 126 Millionen Mark betrugen, nächstdem aber auch die Steigerung der Aufwendungen für soziale und steuerliche Zwecke.*) In der Tat kann nicht hinweggeleugnet werden, daß kein Industriezweig so sehr durch Aufwendungen für die

*) Vgl. auch „Glückauf“ 1910, S. 1109 ff: Bericht des Vereins für die bergbaulichen Verhältnisse Niederschlesiens über das Jahr 1909.

sozialpolitischen Bestrebungen unserer Zeit belastet wird, wie gerade der Bergbau. Von 1877 bis 1909 sind die vom Saarbrücker Staatsbergbau zu leistenden Knappschaftsbeiträge von 900 000 Mark auf 5,3 Millionen Mark einschließlich der Invalidenversicherung gestiegen, haben sich also fast versechsfacht, während die Belegschaft sich nur etwas mehr als verdoppelt hat. Aber selbst wenn man zeitlich nicht soweit zurückgeht, sondern nur die letzten Jahre ins Auge faßt, findet unsere obige Behauptung ihre volle Bestätigung. Das Jahr 1905 brachte nämlich eine Novelle zum Allgemeinen Berggesetz, welche die Arbeitszeit, die Ein- und Ausfahrt, das Über- und Nebenschichtwesen usw. regelt, und gleich im nächsten Jahr wurde das Berggesetz von neuem abgeändert, indem in der diesbezüglichen Novelle verlangt wurde, daß die Knappschaftskassen die dauernde Erfüllbarkeit der Pensionskassenleistungen nachweisen sollten. Die Folge war eine starke Steigerung der für die Knappschaftskassen zu machenden Aufwendungen. Dann ereignete sich die Schlagwetter- und Kohlenstaubexplosion auf der fiskalischen Grube Reden am 28. Januar 1907, bei welcher 159 Bergleute ums Leben kamen. Sie wurde die Veranlassung zum Erlaß bergpolizeilicher Verordnungen, die zur Bekämpfung der Kohlenstaubgefahr die Herstellung von Spritzwasserleitungen vorschrieben. Die Anlage der viele Kilometer langen Rohrleitungen und ihre dauernde Erhaltung in betriebsfähigem Zustand stellen eine große finanzielle Belastung für den Bergbau dar.

Es leuchtet ein, daß alle diese auf gesetzlichem und dem Verordnungswege getroffenen Maßnahmen die Selbstkosten in kurzer Zeit beträchtlich in die Höhe gedrückt haben. In keinem anderen Gewerbezweig sind, wie gesagt, dergleichen kostspielige Neuerungen in so rascher Folge eingeführt worden.

Aber noch ein Weiteres gilt es zu berücksichtigen: die fortschreitende Aufbesserung der Bergarbeiterlöhne, welch letztere nach Angaben, die der Berichterstatter dem Preußischen Abgeordnetenhaus im März 1911 bei Gelegenheit der Beratung des Etats der Bergverwaltung gemacht hat, seit 1900 um 78 Pfennige auf die Tonne gestiegen sind. Die von dem Berichterstatter gleichzeitig vorgetragene Behauptung, daß die Leistung auf den Kopf des Arbeiters in den letzten zehn Jahren von 0,795 Tonnen pro Schicht auf 0,745 Tonnen zurückgegangen sei, sodaß allein dadurch schon ein Ausfall von 750 000 Tonnen oder 8—9 Millionen Mark im Saarbergbau jährlich sich ergebe, steht jedoch in scharfem Kontrast zu den Darlegungen des Abgeordneten Dr. Maurer, nach welchen von einem Rückgang der Durchschnittsleistungen in keiner Weise die Rede sein könne, wenn man berücksichtige, daß die Zahl der eigentlich produktiven Bergleute, der sogen. Hauer, im Jahre 1909 nur 48 % gegenüber 60 % im Jahre 1901 betragen habe.

Eine von der Budgetkommission eingesetzte Unterkommission hat die besondere Aufgabe erhalten, zu erwägen, wie der Betrieb der fiskalischen Bergwerke gewinnreicher ge-

staltet werden könnte. Wie vorauszusehen war, hat sie eine allseitig befriedigende Lösung der ihr gestellten Aufgabe nicht erbracht. Wohl hat sie u. a. darauf verwiesen, daß infolge einer gewissen Nachgiebigkeit in punkto Disziplin vielleicht manches zu wünschen übrig bliebe, und zu erwägen gegeben, ob nicht durch das Lohnsystem das Streben des Arbeiters, wirklich etwas zu schaffen, beeinträchtigt werde. Wir für unsern Teil lassen die ganze Frage offen, wenngleich wir uns wohl bewußt sind, daß sie für die weitere Frage der Rentabilität der Saargruben keineswegs irrelevant ist. Die vorliegenden Verhältnisse sind jedoch zu kompliziert, als daß sie mit wenigen Worten in gerechter Weise gewürdigt werden könnten.

Worauf es uns in erster Linie ankommt, ist die Feststellung, daß die Rentabilität des staatlichen Saarkohlenbergbaues in den letzten Jahren in dem Maße gesunken ist, als die Selbstkosten des Saarfiskus gestiegen sind. Da nun nach Lage der Dinge eine wesentliche Verminderung der Selbstkosten für die Folgezeit jedenfalls außerhalb des Bereiches der Wahrscheinlichkeit liegt, kann auf diesem Wege an die Hebung der Rentabilität nicht gedacht werden.

Dafür dürfte vielmehr ein anderer Weg in Betracht kommen. Wie bei jedem gewerblichen Betrieb eine Mehrverwendung von Kapital und Arbeit steigende Erträgnisse liefert, so dürfte auch der Saarbergbau, welcher in diesem Falle der gewerblichen Produktion zweifellos subsumiert werden darf, günstigere Erträgnisse erzielen, wenn er in verstärktem Maße Kapital und Arbeit heranzieht, d. h. den Abbau forciert. Dies ist jedoch nur möglich im Falle der Erweiterung seiner Verkehrsbeziehungen zu den Konsumenten. Voraussetzung für diese wiederum ist eine den Maßnahmen der Konkurrenzgebiete sich anpassende Preispolitik der Bergwerksdirektion.

So dürfte nach unserem Dafürhalten ein Hauptmittel zur Hebung der Rentabilität der staatlichen Saargruben in einer Reform der Preispolitik der Bergwerksdirektion zu suchen sein. Blickt man in die Geschäftsberichte und Generalversammlungen der Kohlen verbrauchenden industriellen Gesellschaften, in die Verhandlungen und Jahresberichte der Handelskammern und anderer Organisationen des Handels und des Gewerbes, so wird man erkennen, daß die letztjährigen Preisstatuierungen der Saarbrücker Bergwerksdirektion auf mehr oder weniger großen Widerstand gestoßen sind. Ein künftiger Preisabschlag wird hier nicht nur zahlreiche Klagen zum Verstummen bringen und die Produktionsbedingungen weiter Abnehmerkreise günstiger gestalten, sondern auch eine Absatzgebietserweiterung und damit eine Verbesserung der Rentabilität der staatlichen Kohlengruben an der Saar zur Folge haben.

Nachschrift.

Die vorliegende Schrift ist im Anfang des Jahres 1911 verfaßt und im Oktober 1911 der juristisch-staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Freiburg i. B. zur Begutachtung vorgelegt worden. Seitdem haben sich die Verhältnisse nach mancher Richtung verschoben. Der im Vorhergehenden als wünschenswert bezeichnete Umschwung in der Förderpolitik des Saarfiskus ist inzwischen tatsächlich erfolgt. Seitens des Preußischen Handelsministers sind, wie auf Seite 79 auch schon angedeutet worden ist, die erforderlichen Schritte zur Vermehrung der Fettkohlenförderung getan worden mit dem Erfolg, daß die Saarhütten jetzt der Kokskohlennot enthoben sind. Als Zweites verdient nachträglich hervorgehoben zu werden, daß der Bergfiskus an der Saar sich bei seinen Maßnahmen heute enger als zuvor an die Preisfestsetzungen des Kohlensyndikates anlehnt und damit seinen Abnehmern eine Erleichterung ihrer Position schafft, die rückwirkend eine Belebung der Nachfrage nach Saarkohlen im Gefolge haben dürfte.

Lebenslauf.

Ich, Fritz Weimann, bin am 18. April 1885 zu Neunkirchen (Saar) geboren. Nach anfänglichem Besuch der Volksschule trat ich im 10. Lebensjahr auf das Realgymnasium meiner Vaterstadt über und bestand Ostern 1904 die Reifeprüfung. Vom 1. Mai 1904 bis 15. Oktober 1908 bekleidete ich den Posten eines kaufmännischen Beamten bei der Firma Gebrüder Stumm, G. m. b. H., Neunkirchen (Saar). Im Anschluß an meine Tätigkeit in der Eisenindustrie studierte ich die Handelswissenschaften und Nationalökonomie in Leipzig und Freiburg i. B. und beendete im Mai 1912 an der letztgenannten Universität meine Studien mit der Ablegung des staatswissenschaftlichen Doktorexamens.